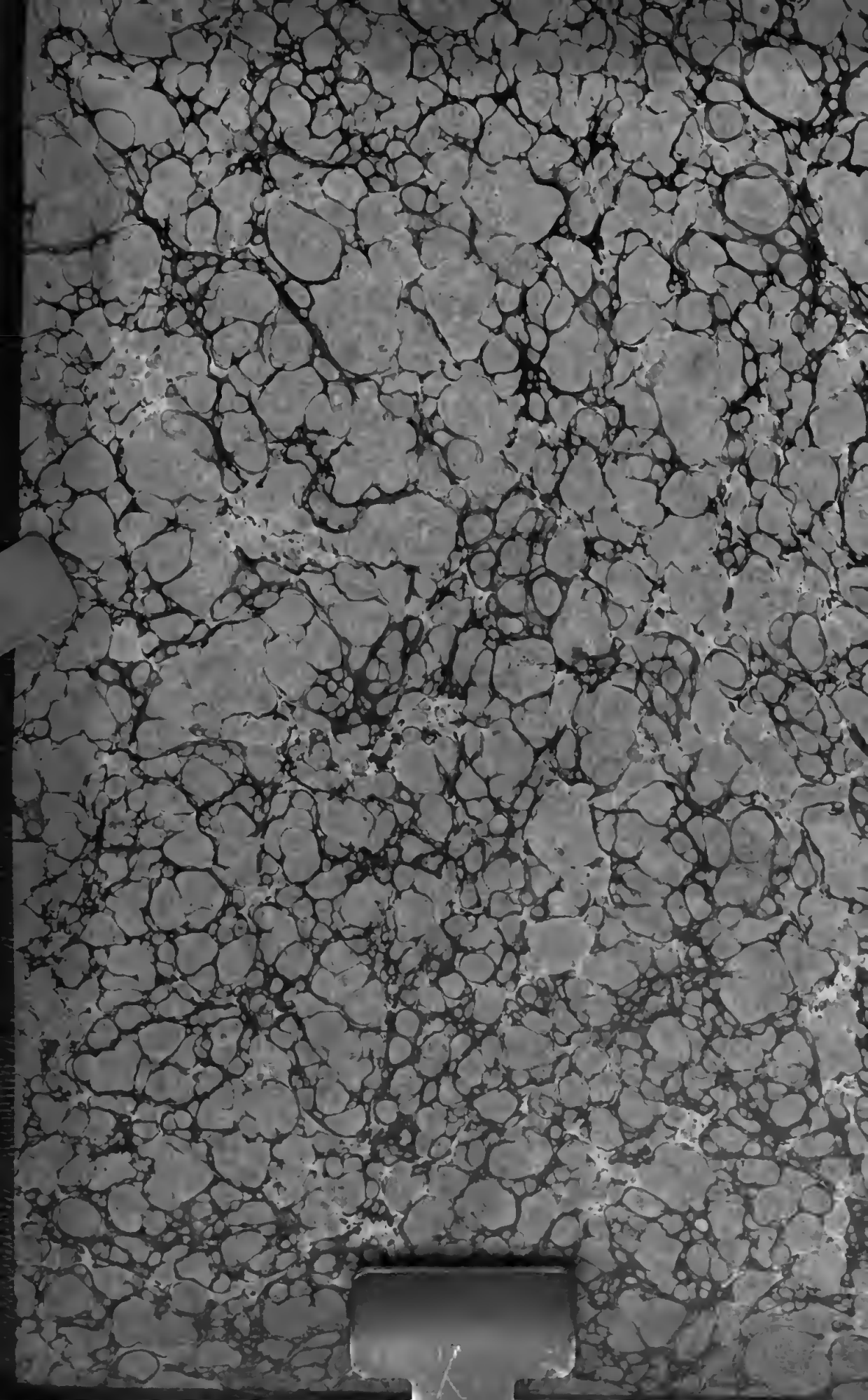


Belg.
192o

Nothomb

SB München

TRAVAUX PUBLICS

EN BELGIQUE.

1830 — 1839.

Digitized by Google

TRAVAUX PUBLICS

EN BELGIQUE.

1830 — 1839.

CHEMINS DE FER ET ROUTES ORDINAIRES.

RAPPORT PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES,

LE 12 NOVEMBRE 1839;

PAR M. NOTHOMB,

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

2e ÉDITION.

BRUXELLES,

Ve H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI, RUE NOTRE-DAME AUX NEIGES.

1840.

AVIS DE L'ÉDITEUR.

Le rapport présenté aux Chambres belges, le 12 novembre 1839, par M. Nothomb, ministre des travaux publics, est probablement le document *administratif* le plus complet que nous ayons, sur les chemins de fer.

Cette publicité, donnée à tous les résultats de la construction et de l'exploitation des chemins de fer, est encore une des conséquences heureuses du système adopté en Belgique : vainement l'eût-on demandée à des particuliers concessionnaires.

L'édition *in-folio,* publiée par ordre des Chambres, n'a point été livrée au commerce; nous croyons faire chose utile en publiant cette deuxième édition *in*-8, destiné spécialement au public.

Plusieurs rapports avaient déjà été faits sur les chemins de fer belges; M. Nothomb aurait pu se borner à continuer ses rapports précédents; il a cru mieux

faire en publiant un travail général qui dispense de recourir aux anciens documents.

Le rapport du 12 novembre retrace donc, en quelque sorte, *l'histoire de l'établissement des chemins de fer en Belgique.*

En entreprenant de placer toutes ses provinces dans un vaste réseau de chemins de fer, la Belgique n'a point négligé les autres communications nécessaires d'ailleurs comme affluents des chemins de fer; le compte-rendu des routes ordinaires pourra néanmoins paraître un hors-d'œuvre, mais le ministre a été forcé de parler en détail de ces travaux, les dépenses des chemins de fer et des routes étant imputées sur un fonds commun.

C'est avec un sentiment de fierté nationale que M. le ministre des travaux publics a pu rendre compte de tout ce que la Belgique a fait de 1830 à 1839, période importante dans l'histoire du nouvel État belge, période distincte que viennent de clore l'abdication de la dynastie dépossédée en 1830 et la reconnaissance de toutes les puissances européennes.

Tous ceux qui s'associent aux destinées de la Belgique indépendante n'auront qu'un vœu à former : c'est que la nouvelle période qui s'ouvre soit digne, quant aux travaux publics, de l'ancienne qui se ferme.

Janvier 1840.

CHEMINS DE FER

ET ROUTES ORDINAIRES.

1830 - 1839.

CHAPITRE PREMIER.

LIGNES DE CHEMINS DE FER DÉCRÉTÉES ; TRAVAUX DE ROUTES ORDINAIRES AUTORISÉS.

CHEMINS DE FER.

La proposition faite aux Chambres par le gouvernement, le 19 juin 1833, et qui a conduit à l'adoption de la loi du 1er mai 1834, avait pour objet l'*établissement d'un chemin de fer, partant de Malines et se dirigeant sur Verviers, par Louvain, Tirlemont et Liége, avec embranchements sur Bruxelles, Anvers et Ostende.*

Le gouvernement se bornait à la demande de fonds pour la première partie de la route, comprenant la ligne de Malines à Verviers, ainsi que les embranchements sur Bruxelles et Anvers ; l'exécution de la ligne d'Ostende, bien qu'arrêtée en principe, restant provisoirement ajournée.

A cette proposition, la section centrale de la Chambre des Représentants substitua un projet, comprenant, comme extension et complément du système qui lui était proposé, une branche de Bruxelles aux frontières de France et le prolongement de la voie principale, de Verviers

à la frontière de Prusse; il devait y avoir simultanéité d'exécution.

La loi du 1er mai 1834, basée sur le contre-projet de la section centrale, porte qu'il sera établi dans le royaume, un système de chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se dirigeant :

A l'est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liége et Verviers;

Au nord, sur Anvers;

A l'ouest, sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et

Au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France, par le Hainaut.

Les lignes ainsi décrétées en principe par la loi du 1er mai 1834, et dont la législature a laissé au gouvernement le soin de déterminer le détail des tracés, présentent le développement suivant :

	LONGUEURS EN MÈTRES.	
	PAR SECTION.	PAR LIGNE.
Ligne de l'Est.		
Section de Malines à Louvain	23,750	
Embranchement de la station de Louvain aux bassins du canal	943	
Section de Louvain à Tirlemont	17,750	
Id. de Tirlemont à Waremme	27,200	
Id. de Waremme à Ans, près de Liége . .	18,900	
Id. d'Ans à la Meuse (plans inclinés)	6,627	136,363
Branche à établir le long des quais de la Meuse à Liége (environ)	2,000	
Pont sur la Meuse, au Val-Benoît.	150	
Section de la Meuse à Pepinster.	20,043	
Id. de Pepinster à Verviers	4,000	
Id. de Verviers à la frontière de Prusse (environ).	15,000	
Ligne du Nord.		
Section de Malines à Anvers.	23,500	25,500
Prolongement de la voie vers l'Escaut (environ)	2,000	
A reporter.	. . . . .	161,863

Report . . .	. . . . .	161,863
Ligne de l'Ouest.		
Section de Malines à Termonde	26,700	127,111
Id. de Termonde à Gand	30,500	
Id. de Gand à Bruges	44,500	
Id. de Bruges à Ostende	23,500	
Station intérieure d'Ostende et prolongement de la voie jusqu'aux bassins	1,911	
Ligne du Midi.		
Section de Malines à Bruxelles	20,300	108,132
Branche de raccordement de la nouvelle division de la station du Nord, à Bruxelles	2,010	
Branche de raccordement entre les stations du nord et du midi, à Bruxelles	3,500	
Section de Bruxelles à Tubize	20,265	
Id. de Tubize à Soignies	17,106	
Id. de Soignies à Mons	25,420	
Id. de Mons à Quiévrain	19,531	
Total	. . . . .	397,106

Ce qui correspond à 79 $\frac{1}{2}$ lieues de 5,000 mètres.

En mai 1837, le gouvernement, pour faire droit à une réserve mise à la loi sur les concessions, proposa aux Chambres l'adjonction au système des chemins de fer, arrêté par la loi du 1er mai 1834, de la ligne de Gand à la frontière de France, par Courtray, avec embranchement sur Tournay.

Cette proposition conduisit à l'adoption de la loi du 26 mai 1837, qui décrète:

D'abord, le chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, par Courtray, conformément à la proposition du gouvernement, et,

En second lieu, par extension de la proposition du gouvernement, les branches :

De Namur,
Du Limbourg
Et du Luxembourg,

avec cette réserve que, pour le Luxembourg, le tracé sera fixé par une loi ultérieure.

Les lignes décrétées par la loi du 26 mai 1837, présentent le développement suivant :

	LONGUEURS EN MÈTRES.	
	PAR SECTION.	PAR LIGNE.
Ligne de Gand à la frontière de France et à Tournay par Courtray.		
Section de Gand à Deynze-Petegem	15,274	
Id. de Deynze-Petegem à Courtray	26,615	
Id. de Courtray par Mouscron à la frontière de France.	15,299	75,100
Id. de Tournay à la frontière	17,912	
Ligne de Namur.		
Jonction de la station de Namur avec la Meuse.	1,574	
Section de Namur à Mornimont	14,500	66,074
Id. de Mornimont à Braine-le-Comte. . . .	50,000	
Ligne du Limbourg.		
Section de Landen à Saint-Trond	10,802	10,802
Total	. . . . .	151,976

Ce qui correspond à 30 $\frac{1}{2}$ lieues de 5,000 mètres, non compris l'embranchement du Luxembourg.

Récapitulation des lignes décrétées.

Loi du 1er mai 1834 . . .	397,106	mètres
Loi du 26 mai 1837 . . .	151,976	»
Total . . .	549,082	»

Ou, en nombre rond, 110 lieues de 5,000 mètres.

ROUTES.

Pour les chemins de fer, ainsi qu'on l'a vu, les lignes sont spécialement décrétées par la législature; le chiffre de la dépense restant toutefois indéterminé.

Pour les routes, on a déterminé un chiffre de dépense, sans indiquer de lignes.

Deux crédits ont été ouverts pour les routes :

1° Loi du 2 mai 1836	fr.	6,000,000
2° Loi du 1er juin 1838		2,000,000
Total		8,000,000

Ces crédits sont mis à la disposition du gouvernement, indépendamment de l'excédant annuel du produit des barrières.

CHAPITRE II.

MESURES FINANCIÈRES.

Deux emprunts affectés aux travaux publics et destinés, pour la majeure partie, à faire face aux dépenses de l'établissement des chemins de fer, ont été successivement votés et négociés.

Ce sont :

1° L'emprunt de 30 millions (loi du 18 juin 1836).

2° L'emprunt de 37 millions (loi du 25 mai 1838).

A ces mesures financières définitives, viennent se joindre, comme moyens transitoires, deux émissions de bons du trésor, de dix millions chacune, et autorisées :

La 1re, par la loi du 1er mai 1834 ;

La 2e, par la loi du 12 novembre 1837.

Antérieurement au vote de l'emprunt de 30 millions (loi du 18 juin 1836), la législature avait ouvert au gouvernement trois crédits extraordinaires, pour les travaux publics, savoir :

1° Un crédit de 10 millions pour les chemins de fer (loi du 1er mai 1834), à couvrir par une émission de bons du trésor;

2° Un crédit de fr. 1,490,000, pour la reprise de la concession de la Sambre (loi du 26 septembre 1835), également à couvrir par une émission de bons du trésor ;

3° Un crédit de 6 millions, pour pourvoir à la construction des routes pavées et ferrées (loi du 2 mai 1836). Le montant de ce crédit devait être couvert au moyen d'un emprunt, à régler ultérieurement par une loi, et dont les intérêts et l'amortissement seraient prélevés sur l'excédant du produit des barrières.

Dans cet état de choses il fallait :

1° Pourvoir au remboursement des 10 millions de bons du trésor, émis pour les chemins de fer ;

2° Faire des fonds pour la continuation des travaux du chemin de fer;

3° Pourvoir au remboursement des fr. 1,490,000 de bons du trésor, émis pour la Sambre;

4° Faire des fonds pour un million encore dû, à échéances successives, du chef de la reprise de la concession de la Sambre;

5° Autoriser un emprunt pour les routes, en exécution de la loi du 2 mai 1836.

L'emprunt de 30 millions a été affecté à ces besoins de natures diverses.

La loi du 18 juin 1836 autorise le gouvernement à emprunter jusqu'à concurrence d'un capital nominal de 30 millions.

Elle porte que le capital effectif à provenir de la négociation de l'emprunt sera spécialement affecté :

1° Au remboursement successif des bons du trésor, émis pour la construction du chemin de fer, en vertu de la loi du 1er mai 1834 (10 millions);

2° Au remboursement, à échéance, des fr. 1,490,000 de bons du trésor, émis pour la reprise de la concession de la Sambre, et au paiement du million encore dû pour le même objet;

Et 3°, jusqu'au complément du capital effectif, à la construction des routes nouvelles (6 millions.—Loi du 2 mai 1836), et à la continuation de l'exécution du chemin de fer (loi du 1er mai 1834).

Un arrêté royal du 5 juillet 1836, rendu en exécution de la loi du 18 juin précédent, pour déterminer les conditions de l'emprunt, a statué (art. 7) que les obligations de l'emprunt seraient offertes au prix de fr. 92 pour fr. 4 de rente, c'est-à-dire, fr. 92 pour fr. 100 de capital nominal.

A ce taux d'émission, le capital nominal de 30 millions correspondait à un capital effectif de . . fr. 27,600,000 00

Après déduction des frais de l'emprunt, ou 235,836 26

Ce capital effectif s'est trouvé réduit à fr. 27,364,163 74

Report . . . . fr.		27,364,164 74
Mais, ainsi qu'on l'a vu, il y avait encore à déduire de cette somme, certains remboursements et certaines dépenses, savoir :		
1° Le remboursement des bons du trésor, émis en vertu de la loi du 1er mai 1834	10,000,000 00	
2° Les dépenses résultant de la reprise de la concession de la Sambre, tant en remboursements de bons du trésor, qu'en paiements restant à faire	2,490,000 00	
		12,490,000 00
Il s'ensuit que l'emprunt de 30 millions (loi du 18 juin 1836) n'a produit, en ressources nouvelles pour les deux services des chemins de fer et des routes, qu'une somme de		14,874,163 74

Le gouvernement, usant de la latitude que lui donnait la loi, a réparti cette somme, eu égard aux besoins respectifs des deux services, de la manière suivante :

Les routes	350,000 00
Les chemins de fer.	14,524,163 74
Total égal. . . . . fr.	14,874,163 74

A la loi du 18 juin 1836 a succédé une seconde loi qui ouvre au gouvernement un crédit commun pour les chemins de fer et les routes : c'est la loi du 12 novembre 1837.

Cette loi porte qu'il est ouvert au gouvernement un crédit de 10 millions, à couvrir, au fur et à mesure des besoins, par des émissions de bons du trésor, et dont l'emploi doit se faire dans la proportion des besoins respectifs des travaux du chemin de fer et des routes.

La loi du 12 novembre 1837, comme celle du 18 juin 1836,

laissait au gouvernement le soin de faire la répartition des fonds entre les deux services.

Le gouvernement s'est arrêté à la répartition suivante :

Les routes	933,551	43
Les chemins de fer	9,066,448	57
Total . . . . fr.	10,000,000	00

La dernière mesure financière qu'il nous reste à citer, est l'emprunt de 37 millions.

Une loi du 25 mai 1838 a autorisé le gouvernement à emprunter jusqu'à concurrence d'un capital nominal de 37 millions de francs, à un intérêt de 4 $\frac{1}{2}$ p. %, ou à un intérêt moindre, avec augmentation relative du capital nominal.

Par contrat passé le 21 juin 1838, entre M. le ministre des finances et MM. De Rothschild frères, à Paris, cet emprunt a été contracté à l'intérêt de 3 p. %, au capital nominal de fr. 50,850,800, donnant un capital effectif, commission déduite, de 36,104,068 00

Le chiffre exact des frais de cet emprunt ne pourra être connu qu'au 6 février 1840, époque du dernier versement à faire par MM. De Rothschild. Au mois de juin dernier, les frais constatés s'élevaient à fr. 237,868-64; ceux qui restaient à faire étaient évalués, à la même époque, à fr. 220,000, soit ensemble. . . 457,868 64

L'emprunt aura donc produit, déduction faite des frais 35,646,199 36

L'emprunt étant affecté, en premier lieu, au remboursement des bons du trésor, créés en vertu de la loi du 12 novembre 1837, soit 10,000,000 00

Il s'ensuit qu'il n'a mis, à la date où la loi a été rendue, à la disposition du département des travaux publics, pour les chemins de fer et les routes, que . . . . . fr. 25,646,199 36

Cette somme a été répartie de la manière suivante :

Les routes	2,577,225 88
Les chemins de fer	23,068,973 48
Total égal . . . . fr.	25,646,199 36

Les résultats des différentes mesures financières énumérées ci-dessus, peuvent, quant aux ressources créées pour les routes et les chemins de fer, se résumer de la manière suivante :

	ROUTES.	CHEMINS DE FER.
LOI DU 1er mai 1834 (bons du trésor)	fr. »	10,000,000 00
LOI DU 18 juin 1836 (empr.) .	350,000 00	14,524,163 74
LOI DU 12 nov. 1837 (b. du tr.)	933,551 43	9,066,448 57
LOI DU 25 mai 1838 (empr). .	2,577,225 88	23,068,973 48
Totaux par services. .	3,860,777 31	56,659,585 79
Total général	fr. 60,520,363 10	

Jusqu'à la fin de 1836, les frais d'exploitation du chemin de fer avaient été prélevés sur le fonds de construction.

A partir de 1837, une allocation a été portée pour cet objet au budget ordinaire du département des travaux publics.

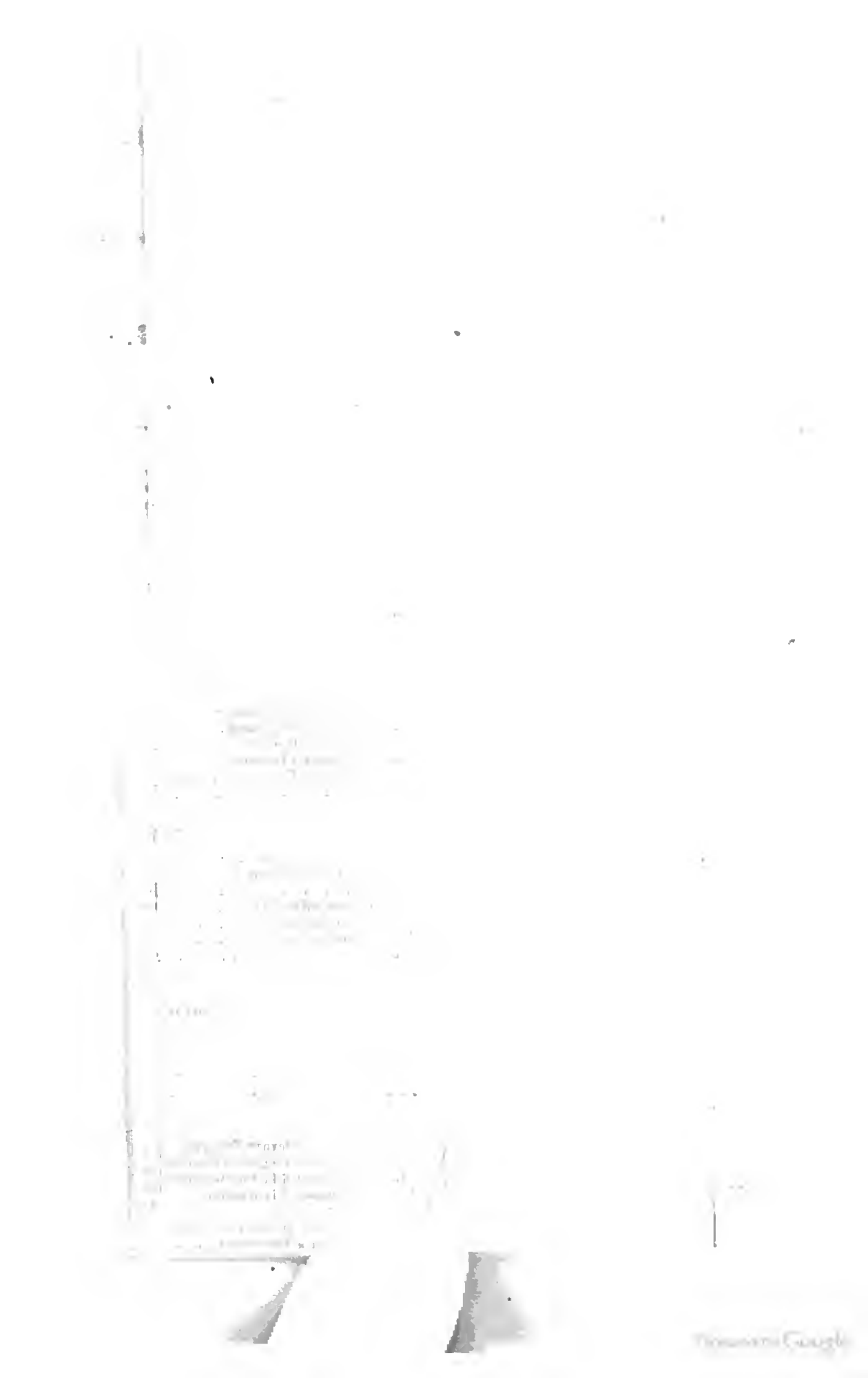
Cette allocation s'est élevée :

Pour 1837, à	1,345,000
Pour 1838, à	3,090,000
Pour 1839, à	3,090,000
Total pour les trois exercices. . . . fr.	7,525,000

(*Tableau n° I.*)

DE FER.

EN COURS D'EXÉCUTION. — LONGUEUR EN MÈTRES.		RESTANT A EXÉCUTER. — LONGUEUR EN MÈTRES.		OBSERVATIONS.
PAR SECTION.	PAR LIGNE.	PAR SECTION.	PAR LIGNE.	
»		»		(*a*) L'adjudication aura lieu le 20 novembre 1839. Mais la jonction, qui en fait l'objet, est considérée comme insuffisante par les autorités locales.
»		(*a*) 943		
»		»		
»		»		
»		»		
6,672	6,777	»	41,986	
»		2,000		
150		»		(*b*) L'adjudication aura lieu le 20 novembre 1839.
»		(*b*) 20,043		
»		4,000		
»		15,000		



CHAPITRE III.

COMPTE-RENDU.

A. *Chemins de fer. — Construction.*

§ 1er.

Aperçu de ce qui est fait et de ce qui reste à faire.

Afin de faire connaître, d'une manière sommaire et facilement appréciable, le degré d'avancement des travaux du chemin de fer, il a paru convenable de dresser le tableau ci-joint, n° I, indiquant, section par section :

1° La longueur des lignes décrétées;

2° La longueur des lignes livrées à la circulation;

3° La longueur des lignes en cours d'exécution;

4° La longueur des lignes restant à exécuter, c'est-à-dire, sur lesquelles les travaux ne sont pas encore commencés.

Il résulte de ce tableau que, sur les 549 kilomètres (110 lieues) de lignes décrétées en mai 1834 et en mai 1837, 309 kilomètres, ou 62 lieues, sont déjà en pleine exploitation.

Il est en outre à remarquer :

1° Que les travaux en cours d'exécution, pour le moment, sur une longueur de 43 ½ kilomètres, comprennent la construction de la station intérieure d'Ostende, l'établissement des plans inclinés de Liége, le grand pont sur la Meuse et l'achèvement de la section de Bruxelles à Tubize;

2° Que presque toutes les études définitives sont faites, pour le restant des lignes décrétées; que la plupart des grandes questions, causes de retards, sont décidées; que de nouvelles adjudications sont annoncées ou vont l'être; l'une des plus importantes, celle de la ligne de la Meuse à Pepinster est fixée au 20 novembre et sera immédiatement suivie de celle de la ligne de Pepinster à la frontière de Prusse.

§ 2.

Marchés; mode d'entreprise des terrassements et ouvrages d'art.

La première question qui s'est présentée, en 1834, lorsqu'il s'est agi de l'exécution, est celle de savoir si l'on adjugerait les sections du chemin de fer, comme cela a lieu ordinairement pour les sections de route, en une seule entreprise, comprenant la fourniture de tous les matériaux et leur mise en œuvre.

Cette question a été résolue négativement; l'on a, en conséquence, subdivisé chaque section (main-d'œuvre et matériaux), en plusieurs entreprises distinctes et l'on a conclu des marchés séparés :

Pour les terrassements et ouvrages d'art;

Pour la fourniture des billes de support;

Pour les fers du rail-way (rails, coussinets, chevilles et clavettes);

Pour la pose et la fondation du rail-way.

Quelquefois même les entreprises de ce dernier genre ont été subdivisées, le gouvernement fournissant le sable ou le gravier.

Les terrassements et ouvrages d'art ont été adjugés d'abord sur bordereau de prix et ensuite par marchés en bloc et à forfait.

Les billes de fondation ont été adjugées par marchés en bloc, comprenant 1,000, 2,000 et quelquefois 3,000 pièces.

Les fers ont été donnés en entreprise, dans le principe, par quantités assez considérables (1,000 ou 2,000 tonneaux par exemple), et, ensuite, par quantités moindres.

Dans chaque marché de fers, on a compris, dans le principe, les coussinets, les chevilles et clavettes. (*Voir le* § 3.)

Les prix ont été déterminés par tonneau de 1,000 kilog. pour le fer étiré (rails), le fer de fonte (coussinets) et le fer forgé (chevilles et clavettes).

La division en entreprises séparées, d'après les distinctions qui viennent d'être indiquées, a été généralement conservée jusqu'à présent.

Mais les conditions des entreprises de terrassements et ouvrages d'art se sont modifiées.

Dans le principe, les adjudications de travaux de cette espèce ont dû se faire sur de simples avant-projets et au bordereau de prix; on mettait en adjudication, non les ouvrages à faire, mais la série de prix qui devait servir à en établir le décompte; la moindre soumission résultait de l'application des prix de chaque concurrent aux quantités présumées des avant-projets, quantités tenues secrètes pour les premières adjudications, et rendues publiques pour les suivantes.

Cette marche fut modifiée d'abord;

1° En ce que les projets furent complétement étudiés et arrêtés préalablement à l'adjudication, ce qui permettait de préciser davantage les travaux à faire;

2° En ce que l'administration établissait elle-même une série de prix, sur laquelle les rabais de l'adjudication devaient porter uniformément, par quotités de 1, 2, 3, etc., pour cent. C'est ce rabais sur l'ensemble des prix de l'administration, qui indiquait le moindre soumissionnaire.

Les travaux des deux sections, de Gand à Courtray, ont été adjugés d'après ce dernier principe.

L'expérience acquise, tant par l'administration que par les entrepreneurs, permettait d'aller plus loin encore, en substituant au marché à bordereau de prix le marché en bloc.

Toutefois, en revenant à ce système, depuis long-temps en usage pour les travaux ordinaires des ponts et chaussées, j'y ai introduit une modification importante, qui consiste à conserver le bordereau de prix comme mode exceptionnel de réglement de compte, applicable aux quantités en plus ou

en moins, à résulter éventuellement de modifications dont l'opportunité serait reconnue durant l'exécution, et *qu'il appartient au ministre seul d'ordonner.*

Ce système exige la formation préalable de tous les plans d'exécution et la description complète des ouvrages.

Il nécessite, de la part de l'entrepreneur, l'obligation d'exécuter les travaux décrits, pour un prix en bloç, déterminé à l'avance d'une manière invariable, l'entrepreneur étant censé s'être assuré de l'exactitude des indications du cahier des charges, au moyen de vérifications locales, de calculs et de l'étude des plans.

Toutes quantités en plus ou en moins, à résulter de l'exécution des travaux décrits, ne donnent lieu à aucun réglement de compte, ni au profit de l'État, ni au profit de l'entrepreneur.

Indépendamment de deux cautions personnelles, qui s'engagent solidairement comme entrepreneurs principaux, les cahiers des charges exigent un cautionnement réel, en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux.

Il a paru enfin nécessaire de réserver à l'administration une grande latitude en ce qui concerne l'approbation de l'adjudication. Il est généralement stipulé que le ministre n'est pas tenu de motiver le choix qu'il fait entre les concurrents à l'adjudication, qu'il lui est loisible d'écarter les soumissions les plus basses et d'adopter de préférence une soumission dont les prix seraient plus élevés; latitude toutefois dont il faut user sobrement.

Le tableau suivant, n° II, fait connaître les entreprises qui ont été adjugées d'après ces principes et donne l'indication comparative des estimations et des prix auxquels les travaux ont été entrepris.

L'on a obtenu, en moyenne, un rabais d'environ 9 p. °/₀ sur les estimations des projets définitifs.

On voit que ces résultats sont très satisfaisants; nous devons ajouter que ces travaux s'exécutent avec la plus parfaite régu-

larité, grâces à l'espèce de préscience qui caractérise des cahiers des charges rédigés à la suite des plus minutieuses études.

(*Tableau n° II.*)

CAHIER DES CHARGES. N°	CAHIER DES CHARGES. APPROUVÉ LE	INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION.	MONTANT DE L'ENTREPRISE.	ADJUDICATAIRES.	*OBSERVATIONS.*
»	2 février 1838.	Terrassements, de Forest à Tubize, section de Bruxelles à Tubize . .	123,295 48	112,198 88	N. Deltenre.	
»	23 mai 1838.	Terrassements et ouvrages d'art de la section de Landeo à St-Trood . .	366,120 87	344,345 00	P. Schakeo.	
»	12 novembre 1838.	Terrassements et travaux d'art de la sectino d'Ans à la Meuse	1,335,282 43	1,184,063 85	H. Borgnet.	
3	5 janvier 1839.	Terrassements et ouvrages d'art, de Lembecq à Tubize, sectioo de Bruxelles à Tubize	177,700 69	177,700 69	Deltenre, Dupoot et Guilmot.	
4	10 janvier 1839.	Coostruction d'nn poot sur la Meuse au Val-Beoolt	1,155,000 00	1,019,000 00	M. Franck.	
11	13 janvier 1839.	Terrassements et ouvrages d'art, depuis le pavé da Nieuwe Molen jusqu'à Forest, sectioo de Bruxelles à Tubize.	56,561 17	58,700 00	Van Overbeke.	
21	9 mars 1839.	Terrassements et travaux d'art de la section de Namur à Mornimoot .	576,925 20	528,679 00	P. Schakeo.	
22	9 mars 1839.	Travaux de pose du rail-way (voie principale), sur la sectioo de Deynze-Petegem à Courtray	444,900 00	414,000 00	B. Parent.	
31	4 avril 1839.	Travaux de pose de la voie d'évitement, de Malines à Cappelle et de Malioes à Haegt.	236,000 00	189,050 00	Jacobs-Danbieux et Blomme.	

33	6 avril 1839.	Travaux de clôture de la station des Bogards ; construction de murs de soutènement.	52,053 04	54,900 00	Belot.
38	20 avril 1839.	Travaux de pose du rail-way (voie principale) sur la section de Gand à Deynze-Petegem	172,300 00	168,854 00	B. Parent.
39	20 avril 1839.	Fourniture de 12,000 mèt. cubes de sable, pour les travaux de pose du rail-way, sur la section de Gand à Courtray	163,200 00	117,500 00	R. De Boom.
48	2 mai 1839.	Terrassements et ouvrages d'art de la branche destinée à pénétrer dans la ville d'Ostende	181,348 18	196,000 00	J.-F. Bogaert.
54	16 mai 1839.	Terrassements des tseunes, ouvrages d'art, dérivations de la Sambre, etc., à exécuter sur la section de Namur à Mornimont.	449,036 89	510,000 00	P. Schaken.
66	7 juin 1839.	Achèvement du remblai de la station des Bogards	116,148 18	107,980 00	Machiels.
70	10 juin 1839.	Terrassements et ouvrages d'art pour le parachèvement des sections de Tirlemont à Ans	746,073 61	647,000 00	Beaulieu.
87	15 juillet 1839.	Construction d'un mur d'enceinte à l'est de la station des Bogards . .	31,445 54	26,945 00	Belot.
97	20 juillet 1839.	Travaux de pose de la voie d'évitement, de Termonde à Buggenhout, de Termonde à Audeghem et de Gand à Melle.	171,482 60	156,139 00	R. De Boom.
119	9 octobre 1839.	Terrassements et ouvrages d'art de la section de Tubize à Hennuyères . .	374,751 79	299,000 00	E. Riche.
			6,929,625 67	6,312,055 42	

§ 3.

Rails et accessoires.

Les rails mis en œuvre au chemin de fer sont de deux modèles :

1° Rails subondulés ;

2° Rails parallèles.

RAILS SUBONDULÉS.

Les barres de $4^m,57$ de longueur, sont divisées en cinq portées, chacune de $0^m,914$ (un *yard*).

Dans leur avant-projet (*Mémoire* de 1833), MM. Simons et De Ridder annonçaient l'intention de faire usage de barres de 35 livres (17 kilog. par mèt. courant), le prix des rails étant à cette époque présumé devoir être de 400 fr. par tonneau.

Ce prix n'ayant pas été atteint, le poïds a pu être proportionnellement augmenté.

Pour la première adjudication, la fourniture, divisée en deux lots, comprenait des barres de 80 et de 90 kilog. (17.50 et 19.70 par mètre courant d'ornière); aux adjudications suivantes, le modèle de 80 kilog. fut abandonné; depuis la fin de 1836, le poids est porté à 98 kilog. par barre, c'est-à-dire à 21.70 kilog. par mètre courant d'ornière.

Le poids des coussinets a suivi la même progression.

Dans le cahier des charges, pour la première adjudication en 1834, il était réglé ainsi qu'il suit :

	Coussinets d'about.	Coussinets intermédiaires.
Pour les barres de 80 kilog.	6.33	5.66
Id. de 90 id.	7.25	6.33

En 1835, pour une adjudication comprenant exclusivement des barres de 90 kilog., le poids des coussinets fut porté à 7.40, pour les grands, et à 6.80, pour les petits.

Il fut enfin porté à 9.25, pour les grands, et à 7.50, pour les petits.

RAILS PARALLÈLES.

Sur la proposition des ingénieurs chargés de l'établissement des lignes de Gand vers Lille et Tournay, et de Bruxelles vers Mons et Namur, le département des travaux publics adopta, pour ces lignes, l'emploi de rails parallèles. En Angleterre, d'ailleurs, il n'est pas rare de trouver, sur la même ligne, les deux sortes de rails.

On emploie les rails parallèles, de même que les rails subondulés, par longueurs de cinq portées, et, de même, on tolère de 2 à 3 pour cent de rails de quatre portées et autant de rails de 6 portées.

La portée du rail ondulé est, ainsi qu'on l'a vu, de $0^{m},914$; celle du rail parallèle, a été réduite à $0^{m},90$.

Le poids du rail parallèle varie de 25 à 26 kilog. par mètre courant.

Les coussinets pour rails parallèles, ont les poids suivants :

Coussinets d'about	10.25 à 11.00 kil.
Id. intermédiaires . .	8.75 à 9.50

A l'exception d'une quantité de 200 tonneaux, acquise en Angleterre en 1834, pour servir de modèles et de moyen de comparaison, tous les rails ont été fournis par les industriels du pays.

Jusqu'en 1838, la totalité des rails a été commandée par marchés directs.

L'on avait cependant tenté l'essai des adjudications publiques en 1834, tentative renouvelée en 1835, sans succès.

Une adjudication publique a eu lieu le 18 juillet 1834, sur un cahier de charges approuvé le 25 juin précédent : les résultats n'ayant pas été trouvés assez satisfaisants, MM. Cockerill et Dupont, qui étaient les moindres soumissionnaires, consentirent à faire, par marché direct, un rabais sur les prix d'adjudication. C'est ainsi que les premiers marchés furent passés.

En 1835, il y eut adjudication et réadjudication, les 22 avril et 15 juillet, sur un cahier de charges approuvé le 28 mars. Les prix demandés furent tels qu'on crut ne pouvoir approuver, ni à la première, ni à la seconde épreuve. Il fut, dès-lors, évident que les adjudications étaient illusoires, parce qu'il n'existait pas de concurrence, et qu'elles avaient le résultat fâcheux de pousser à la hausse les prix du commerce.

La quantité qui devait faire l'objet de cette adjudication, fut, plus tard, entreprise par M. Cockerill, par marché direct.

Ce résultat des adjudications publiques ne doit pas surprendre, si l'on considère que la fabrication des rails était une industrie nouvelle, pour laquelle il fallait monter des ateliers et des appareils; et que, d'autre part, la hausse du prix des fers, qui s'est manifestée surtout en 1836, devait déterminer beaucoup de maîtres de forges, à se renfermer dans la production plus facile et alors très lucrative du fer en barres.

En 1838, en présence d'une concurrence réelle, alors que plusieurs maîtres de forges s'étaient outillés pour cette fabrication, l'on fit de nouveau l'essai, et cette fois avec succès, d'une adjudication publique, pour les rails et accessoires. Une quantité de 850 tonneaux fut ainsi adjugée, le 12 septembre, aux établissements de Couillet et d'Acoz; cette adjudication servit de base pour les marchés directs, contractés depuis.

Le nombre des établissements qui concourent à la fourniture des rails s'est successivement accru; ces établissements sont représentés aujourd'hui par M. Cockerill, la Société de Couillet, la Société d'Ougrée, M. De Dorlodot, d'Acoz, la Société de Monceaux, la Société de la fabrique de fer du Houyoux, et M. Dupont, du Fayt.

Jusqu'en 1838, la fourniture des rails comprenait celle des accessoires (coussinets, chevilles et clavettes). Pendant le cours de cette année, des marchés distincts ont été passés pour le fer et pour la fonte.

Les fournisseurs avec lesquels on a traité pour les accessoires séparément, sont MM. Marcellis à Liége, Lens-Detienne

(*Tableau n° IV.*)

ction.

MONTANT.			QUANTITÉS RAILS restant à fournir sur marchés approuvés.	QUANTITÉS RAILS restant à adjuger.
VALEUR TOTALE DES FOURNITURES EMPLOYÉES ET A PIED D'OEUVRE.	PAYÉ JUSQU'A LA DATE DU 30 SEPTEMB. 1839.	RESTE A PAYER.		
Francs.	Francs.	Francs.	Tonneaux.	Tonneaux.



à Coron-Meuse (Liége), Destombes à Mons, la Société de Châtelineau, la Société de la fabrique de fer du Houyoux.

Sous le rapport des prix, les deux marchés passés, en juillet 1834, avec MM. Cockerill et Dupont, nous présentent une moyenne.

La soumission de M. Cockerill, du 24 juin 1835, qui a suivi, quoique d'un prix plus élevé, s'est bientôt trouvée de beaucoup en dessous des prix du commerce.

Le marché de M. Cockerill, du 4 juillet 1836, nous montre le prix des fers à son taux le plus élevé.

Ce ne fut qu'au mois de juillet 1837, que la Société de Couillet donna le signal du retour à des prix plus modérés.

Le tonneau de rails qui, en 1834, coûtait fr. 360, rendu à Malines, s'est élevé successivement à 375 et 445 fr., pour redescendre ensuite à fr. 420, fr. 400, et arriver à fr. 340, prix actuel, inférieur même à ceux de 1834.

Les marchés les plus considérables, si on en excepte celui de M. Cockerill, du 4 juillet 1836 (marché exceptionnel, commandé par les circonstances, et résiliable d'ailleurs au gré de l'administration), sont antérieurs à la hausse des fers. Depuis la hausse, les marchés les plus forts ont été de 1,000 tonneaux; en général, ils ont été de 500 et 200 tonneaux.

Dans le principe, il fallait des marchés d'une certaine importance pour déterminer les maîtres de forges à faire les frais d'essais et de premier établissement, que nécessitait la fabrication des rails. Depuis la hausse, et depuis que le mouvement de baisse a commencé à se faire sentir, il était prudent de ne procéder que par petites parties.

C'était, en outre, le moyen de faire une juste répartition entre les différents établissements, qui s'étaient outillés.

La crise industrielle et commerciale des derniers mois de 1838, a déterminé le gouvernement à passer des marchés de rails, pour des quantités qui excédaient les besoins du moment; ces marchés ont atténué les conséquences de la stagnation de l'industrie métallurgique; on peut ajouter que les fournitures anticipatives auxquelles ils ont donné lieu, dans certains

cas, n'ont pas été onéreuses au gouvernement, la modération des prix compensant amplement la perte de l'intérêt.

Le tableau ci-annexé, n° III, renferme les indications les plus détaillées sur les marchés de rails et accessoires.

Il résulte de ce tableau :

1° Qu'il a été passé 62 marchés;

2° Que ces marchés embrassent une quantité de 31,584 tonneaux de rails;

3° Que les quantités fournies sont les suivantes :

	Tonneaux.
Rails	23,721
Coussinets	9,901
Chevilles et clavettes . . .	1,094

Il a été payé sur ces fournitures . . fr. 12,076,777 50
et il reste à payer 740,354 98

Un second tableau, n° IV, fait connaître la répartition des rails et de leurs accessoires.

Il résulte de ce tableau que les sections livrées à l'exploitation, d'un développement effectif de 312 kilomètres, exigent une quantité de fer correspondant à une longueur de simple voie de 455 $\frac{1}{4}$ kilomètres, savoir :

1re voie.	312 kilom.
2e voie	82 »
Stations et évitements	30 $\frac{3}{4}$ »
En dépôt ou provisoirement employés aux travaux de terrassements . .	16 $\frac{1}{2}$ »
Réserve pour entretien.	14 »
	455 $\frac{1}{4}$ »

Que, sur les quantités de fer nécessaires pour cette longueur de 455 $\frac{1}{2}$ kilomètres, il a été employé ou livré à pied d'œuvre :

	Tonneaux.
Rails	19,881
Coussinets	8,304
Chevilles et clavettes	955
Qu'il reste à fournir pour les mêmes sections, sur marchés approuvés . . .	2,077

Que, pour les sections en cours d'exécution, il a été employé ou livré à pied d'œuvre :

	Tonneaux.
Rails	3,839
Coussinets	1,596
Chevilles et clavettes	139
Qu'il reste à fournir, sur marchés approuvés, pour les mêmes sections . . .	5,489

Quant aux quantités de fer restant encore à adjuger ou à commander, pour compléter les lignes décrétées, le même tableau fait connaître qu'elles sont les suivantes :

	Tonneaux.
Section de Mouscron à Tournay	395
Section de Mons à la frontière	1,100
Ligne de Namur	3,170
Total	4,665

tonneaux, ou environ le septième des quantités adjugées jusqu'ici.

C'est tout ce que le gouvernement a encore à offrir à l'industrie métallurgique du pays, dans le système d'exécution des lois du 1er mai 1834 et du 26 mai 1837, c'est-à-dire, dans le système de la voie unique avec gares d'évitement.

§ 4.

Matériel d'exploitation.

Le matériel roulant, affecté à l'exploitation du chemin de fer, peut se subdiviser en quatre catégories principales :

1° *Locomotives et tenders ;*
2° *Voitures pour les voyageurs ;*
3° *Waggons pour marchandises ;*
4° *Waggons de service.*

A la date du 1er novembre 1839, ce matériel présentait la situation suivante :

1re catégorie	82 locomotives ;	
	71 tenders ;	
2e	»	392 voitures pour voyageurs ;
3e	»	400 waggons pour marchandises ;
4e	»	63 waggons de service.

Les *locomotives* varient en force, d'après les diamètres des cylindres à vapeur ; elles sont toutes à six roues.

Dans le nombre total de 82 locomotives, indiqué ci-dessus, sont comprises :

18	locomotives	de 14 pouces (mesure anglaise) de cylindre ;
5	locomotives	de 13 pouces ;
11	id.	de 12 $\frac{1}{2}$ pouces ;
32	id.	de 12 pouces ;
16	id.	de 11 pouces.
Ensemble 82		

Les *voitures de voyageurs* se subdivisent en berlines, diligences, chars-à-bancs, waggons couverts et waggons non couverts.

Il y avait au 1er novembre 1839 :

9	berlines (1),
86	diligences,
140	chars-à-bancs,
65	waggons couverts,
92	waggons non couverts.
Total 392	

Les *waggons pour marchandises* se subdivisent en waggons pour marchandises, proprement dits, waggons pour charbons, waggons pour bétail, waggons pour chevaux, waggons pour voitures, waggons à bagages.

Il y avait au 1er novembre 1839 :

310	waggons	à marchandises,
29	»	pour charbons,
4	»	pour bétail,
6	»	pour chevaux,
8	»	pour voitures,
43	»	à bagages.
Ensemble 400		

Les *waggons de service* comprennent les waggons de secours, les waggons à coak, les waggons pour les ateliers, les waggons pour les travaux, les waggons pour l'entretien.

Il y avait au 1er novembre 1839 :

9	waggons	de secours,
15	»	à coak,
7	»	pour les ateliers,
9	»	pour travaux,
23	»	pour l'entretien.
Total 63		

(1) Les berlines sont maintenant, quant à l'exploitation, assimilées aux diligences. Les waggons couverts sont également assimilés aux waggons non couverts; de sorte que trois classes de voitures seulement sont pré-

Le tableau ci-joint, n° V, fait connaître l'état du matériel d'exploitation, tant au 1er novembre 1839 qu'à diverses époques antérieures. Il permet d'apprécier l'accroissement du matériel depuis le commencement de l'exploitation jusqu'à ce jour.

Il résulte du tableau qui précède, que le matériel comprenait,

Au 1er *mai* 1835 :

(Pour l'exploitation de la section d'essai.)

3 locomotives,
3 tenders,
40 voitures à voyageurs,
4 waggons à marchandises,
1 waggon de service.

Au 1er *mai* 1836 :

(Pour l'exploitation de 2 sections.)

8 locomotives,
8 tenders,
62 voitures à voyageurs,
4 waggons pour marchandises,
2 waggons de service.

Au 1er *janvier* 1837 :

(Pour l'exploitation de 3 sections.)

12 locomotives,
12 tenders,
102 voitures à voyageurs,
8 waggons pour marchandises,
39 waggons de service.

---

vues dans le tarif : *les diligences, les chars-à-bancs et les waggons,* ce qui simplifie le service. S'il avait été possible de réduire les voitures à deux classes, le service aurait encore gagné en régularité et en célérité, et l'on aurait pu faire une diminution dans le personnel des bureaux.

Au 1er janvier 1838 :

(Pour l'exploitation de 6 sections.)

29 locomotives,
28 tenders,
184 voitures à voyageurs,
16 waggons pour marchandises.

Au 1er janvier 1839 :

(Pour l'exploitation de 10 sections.)

52 locomotives,
42 tenders,
344 voitures à voyageurs,
100 waggons pour marchandises,
14 waggons de service.

Nous dirons quelques mots de la fourniture des locomotives et de la construction des voitures.

FOURNITURE DES LOCOMOTIVES.

Les locomotives ont toutes été entreprises par marchés directs, conclus avec des constructeurs anglais ou belges.

Les constructeurs anglais, avec lesquels le gouvernement a traité, sont :

MM. R. Stephenson, à Newcastle upon Tyne,
Longridge, Starbuck et comp., à Londres,
Fenton, Murray et Jakson, à Leeds,
Sharp, Roberts et comp., à Manchester.

Les constructeurs belges, sont :

MM. John Cockerill, à Seraing,
Regnier-Poncelet (Société de St-Léonard) à Liége,
Meeus-Brion (Société du Renard) à Bruxelles.

Des marchés ont été passés pour :

123 locomotives et pièces de rechange,
113 tenders.

Ces quantités se répartissent, de la manière suivante, entre les constructeurs anglais et ceux du pays :

	Locomotives.	Tenders.
Constructeurs anglais	42	36
» belges	81	77
Totaux . . .	123	113

Il restait à fournir, au 1er novembre, sur marchés approuvés:

41 locomotives,
42 tenders.

En commandant un aussi grand nombre de machines, le gouvernement a peut-être été au delà des besoins du moment. Mais il est à observer que, la fabrication des locomotives exigeant beaucoup de temps, il fallait faire des commandes long-temps d'avance, pour ne pas être pris au dépourvu à une époque donnée.

Le tableau ci-annexé, nº VI, présente les indications les plus détaillées sur tous les marchés de locomotives, tenders et accessoires qui ont été passés, ainsi que sur l'exécution que ces marchés ont reçue jusqu'à ce jour.

CONSTRUCTION DES VOITURES.

Vers la fin de 1837, l'administration, en présence des besoins toujours croissants de l'exploitation, a passé, avec différents entrepreneurs, des marchés ayant pour objet d'étendre, dans une proportion très marquée, le nombre des voitures de toute espèce.

Des marchés ont été conclus séparément, tant pour les caisses de voitures que pour les rouages et accessoires (plaques de garde, freins, buttoirs, ressorts, etc.), l'administration se réservant le montage des voitures dans les ateliers de l'administration à Malines.

Les marchés passés pendant l'année 1838, avec des entrepreneurs de Bruxelles, de Malines, de Louvain et d'Anvers, ont eu pour objet la construction de 395 caisses de voitures de différentes classes, savoir :

?s et voitures. *(Tableau nº V.)*

T€	NDISES. BAGAGES.	NOMBRE TOTAL DES WAGGONS POUR MARCHANDISES.	WAGGONS DE SERVICE. SECOURS.	COAK.	ATELIERS.	TRAVAUX.	RETENUES.	NOMBRE TOTAL DES WAGGONS DE SERVICE.
1er mai	»	4	1	.....	.....	.....	.....	.....
1er mai	»	4	2	.....	.....	.....	.....	.....
1er jan	4	8	2	3	2	30	1	39
1er jan	12	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er jan	20	100	3	3	2	1	5	14
1er nov	43	400	9	15	7	9	23	63

839.

En bon	35	383						
En rép	8	17						
En rés	»	»	9	15	7	9	23	63
	43	400						

de differentes classes, savoir :

mploitation



78 caisses de diligences ;
247 id. de chars-à-bancs ;
40 id. de waggons découverts, et
30 id. de waggons à bagages.

Ces marchés ont été conclus aux prix suivants, savoir :

Pour les caisses de diligences. . . . fr. 1,450
Id. de chars-à-bancs . . . 1,000
Id. de waggons découverts. . 708
Id. de waggons à bagage . . 1,350

Les rouages, ferrements et accessoires, ont été soumissionnés aux prix suivants :

L'assortiment de rouages, comprenant 4 roues et 2 essieux . . . . . fr. 800
L'assortiment de buttoirs . . . . de fr. 203 à 245
Id. de freins. 125
Id. de plaques de garde 325
Id. de ressorts 225

La réunion de ces prix partiels porte le prix de revient des voitures, non compris le montage, la garniture et la peinture, opérations réservées aux ateliers de l'administration, aux taux suivants :

1° Diligences . . . . . fr. 3,170
2° Chars-à-bancs 2,720
3° Waggons 2,428
4° Id. à bagages . . . 3,070 (1).

---

(1) Ces prix se décomposent de la manière suivante :

	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	WAGGONS.	WAGGONS A BAGAGES
Caisse	1,450	1,000	708	1,350
Rouages	800	800	800	800
Buttoirs	245	245	245	245
Freins	125	125	125	125
Plaques de garde.	325	325	325	325
Ressort.	225	225	225	225
Totaux	3,170	2,720	2,428	3,070

Outre les marchés dont il vient d'être fait mention, il en a été conclu, à la même époque, pour la transformation de 120 waggons découverts en chars-à-bancs ou waggons couverts, à raison de fr. 530 par voiture.

Vers la fin de 1838, le transport des marchandises devant s'organiser, l'administration a pris des mesures à l'effet de se pourvoir, dans le moins de temps possible, d'un matériel suffisant. Elle traita, en conséquence, avec six entrepreneurs différents, pour la fourniture :

1° De 100 waggons à marchandises ;

2° Du bois de charronnage nécessaire à la construction de 50 autres waggons.

Les 100 premiers se divisent en deux catégories ; la première comprend 50 waggons avec buttoirs fixes sans ressorts, soumissionnés à raison de fr. 1,065, et la seconde, 50 waggons à buttoirs mobiles avec ressorts, soumissionnés à raison de fr. 1,350.

Les bois pour la confection des 50 autres, ont été soumissionnés à fr. 200 et 230 par waggon, suivant le lieu désigné pour la livraison.

Outre tous les marchés dont il est fait mention plus haut, le 3 juillet dernier, une adjudication publique a eu lieu pour la fourniture des bois ouvrés nécessaires au montage de 200 waggons, également destinés au transport des marchandises ; cette entreprise a été adjugée à raison de fr. 200 par waggon.

Ces voitures seront assemblées ou construites dans les ateliers de l'administration.

La majeure partie des marchés susmentionnés, sont exécutés ; déjà un grand nombre de voitures qui en faisaient l'objet, servent à l'exploitation ; d'autres sont dans les ateliers de Malines, où doit s'effectuer leur achèvement, et le reste est en pleine construction.

§ 5.

Stations.

Les stations n'ont pas toutes le même caractère.

Certaines stations sont les points de départ et d'arrivée des convois, d'autres sont seulement des points de passage.

Les premières sont nécessairement les plus importantes.

A la première catégorie appartiennent les stations de Bruxelles, de Malines, d'Anvers, de Gand et, provisoirement, celle d'Ans (Liége);

A la seconde, celles de Louvain, de Tirlemont, de Termonde, de Bruges et, de plus, les stations secondaires qui subdivisent les sections de route.

Les stations principales ne sont pas exclusivement des points de départ et d'arrivée pour les voyageurs et les marchandises; elles sont en même temps des arsenaux pour le matériel, et des magasins d'approvisionnements ; pour satisfaire à cette destination, elles doivent renfermer des voies nombreuses pour le parquement et l'arrangement des voitures, des remises pour les locomotives, des réservoirs d'alimentation, des hangards pour les voitures et finalement des ateliers de réparation; c'est là une conséquence de l'exploitation des transports.

Les ateliers pour les grosses réparations de tout le matériel en général, se trouvent dans la station centrale de Malines; c'est ce qui explique le chiffre élevé des sommes consacrées aux bâtiments de cette station.

Ailleurs les ateliers ne sont que secondaires.

Le caractère des stations n'est pas déterminé exclusivement par l'importance des localités, comme centres de population et d'industrie.

Ce caractère dépend aussi de la place que les stations occupent dans le système du chemin de fer.

La station de Malines, par exemple, où quatre grandes lignes aboutissent, doit, en grande partie, son importance à sa situation au centre du système.

Les locomotives ne devant pas, dans un bon système d'administration, parcourir, sans être visitées, un espace de plus de 10 à 12 lieues, on a échelonné leurs points de stationnement, d'après cette considération.

C'est ainsi que Tirlemont, placé à peu près à égale distance entre Malines et Liége, est le point de relais des locomotives, de préférence à Louvain, ville plus populeuse et plus importante, mais par rapport à laquelle la course pour les locomotives serait trop longue vers Liége, et resterait au-dessous de ce que ces machines peuvent faire, dans la direction de Malines.

Les voitures ne peuvent non plus être conduites à de trop grandes distances d'un point donné, sans qu'il en résulte d'inconvénient pour la régularité de l'exploitation.

Le projet des stations ne pouvait, comme celui de la route, être établi à l'avance. Pour la route, l'on sait qu'il faut réunir par le rail-way, deux ou plusieurs points déterminés. C'est là une donnée certaine, invariable, qui permet de faire du définitif de prime abord.

Pour les stations, au contraire, les constructions doivent se régler sur les besoins, moins appréciables à l'avance, de la circulation, tant en personnes qu'en marchandises.

Un seul fait paraît aujourd'hui bien constaté quant aux stations, c'est qu'elles doivent être spacieuses.

Le système a varié quant à l'emplacement des stations.

Dans le principe, les stations ont été établies à proximité des villes, mais extérieurement à leur enceinte. Ce choix des emplacements était motivé sur deux considérations principalement.

On voulait d'abord que le chemin de fer restât affranchi des taxes locales et de la gêne inséparable de leur perception;

on voulait aussi ne pas grever le chemin de fer des frais, souvent fort élevés, que comporte l'établissement des stations intérieures, et amener les villes à offrir leur concours pour l'établissement de ces stations.

Aujourd'hui plusieurs stations intérieures sont ou établies ou arrêtées en principe.

Ce deuxième système, lorsqu'il est praticable, a le très grand avantage de rapprocher le chemin de fer des populations et des centres d'industrie et de commerce, ce qui augmente son utilité pour le public et améliore son avenir financier, en diminuant les faux frais du transport des personnes et des choses du centre des villes aux stations.

Quant aux inconvénients des stations intérieures, ils ont été réduits à rien ou sensiblement atténués par les conventions faites avec les administrations communales, conventions qui placent les stations à toujours en dehors du régime de l'octroi, et imposent, le plus souvent, aux villes l'obligation d'entrer dans la dépense, soit directement, soit en fournissant les terrains gratuitement, ou à des prix inférieurs à leur valeur vénale.

Des stations intérieures sont établies à Gand et à Bruges.

En outre, les travaux sont en cours d'exécution pour les stations intérieures d'Ostende et de Bruxelles (*station du Midi*).

A Anvers, des négociations sont ouvertes depuis long-temps pour l'exécution d'un projet qui placerait la station des voyageurs à l'intérieur de la ville et mettrait les bassins en communication avec le rail-way; il n'a pas dépendu du gouvernement que cette question ne reçût une solution.

Pour Bruxelles, le gouvernement a arrêté l'agrandissement et la rectification de la station du Nord.

La ville de Bruxelles qui semblait destinée à n'être qu'un point secondaire dans le système des chemins de fer, auquel la loi du 1er mai 1834, assigne pour point central Malines, a repris la place principale; elle l'a reprise, non par un acte législatif ou administratif, mais par la force des choses et

malgré le détour qui résulte du passage par Malines et de la facilité avec laquelle les voyageurs évitent la capitale.

La station du Nord à Bruxelles est la première qui ait été établie en Belgique.

L'étendue en fut réglée *à priori,* sur les données de mouvement de voyageurs et de mouvement commercial, qui avaient servi de base aux avant-projets du chemin de fer.

L'insuffisance de cette station ne tarda pas à être reconnue.

En 1836, les ingéuieurs Simons et De Ridder présentèrent un projet pour son agrandissement, sur des proportions qui devaient permettre d'y centraliser tout le service, aussi bien pour la branche du Hainaut, que pour celles du Nord, de l'Est et de l'Ouest.

Ce projet fut approuvé en principe, mais l'exécution en fut suspendue.

Plus tard, lorsqu'une station spéciale pour les chemins de fer du Midi fut décrétée, l'on se trouva dispensé d'agrandir la station de l'Allée-Verte, sur les bases du projet des ingénieurs Simons et De Ridder, qui dut, dès-lors, être considéré comme abandonné.

Toutefois, le problème n'était encore que partiellement résolu.

Il fallait encore donner à la station de l'Allée-Verte le développement qui lui manque, pour répondre convenablement aux besoins des services combinés des voyageurs et des marchandises sur les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest.

Il est à remarquer, en effet, que la station de l'Allée-Verte n'a pas le tiers de celle en construction aux Bogards; qu'elle ne forme pas le quart de la station de Malines, ni la moitié de la station de Gand; qu'elle est moins grande que les stations de Bruges et de Louvain et seulement un peu plus grande que la station de Tirlemont. Et cependant c'est sur Bruxelles que le grand mouvement du chemin de fer se concentre, puisqu'aujourd'hui déjà, et avant que le chemin de fer du midi puisse réagir sur les autres parties du système, le bureau

de Bruxelles fait à lui seul le quart de la recette totale (1).

L'agrandissement direct de la station du Nord, à Bruxelles, eût présenté des difficultés presqu'insurmontables, par la plus-value que les terrains environnants ont acquise et par les bâtisses dont ces terrains commencent à se couvrir.

En présence de ces obstacles, il était naturel de tenter une autre combinaison.

C'est dans cette situation des choses qu'une association s'est formée à Bruxelles, pour prolonger la rue Neuve jusqu'au boulevard, pour établir, au delà du mur d'enceinte et au pied du Jardin Botanique, une nouvelle division de la station du Nord et pour construire différentes rues entre les faubourgs de Schaerbeek et de Laeken.

Cette association offrit au gouvernement, au prix de fr. 400,000, les terrains nécessaires à l'exécution du projet.

Le gouvernement a accepté cette offre.

Les motifs de sa détermination se trouvent consignés dans un rapport au Roi du 15 juillet 1839 (*Moniteur*, n° 201).

---

(1) La recette du chemin de fer, pour les 10 premiers mois de 1839, est de fr. 3,613,816-81. Le bureau de Bruxelles a contribué dans cette recette pour fr. 913,459-92, c'est-à-dire pour plus du quart. (*Voir* à cet égard, ci-après, le tableau n° XVIII.)

§ 6.

Personnel.

Jusqu'en 1837, il n'y a eu que deux ingénieurs directeurs, auxquels étaient adjoints soit des membres du corps des ponts et chaussées, qui n'ont pas tardé à avoir de fait des titres supérieurs à leur grade, soit des agents étrangers au corps même et portant des titres plus ou moins provisoires.

Sous ce double rapport il fallait régulariser la situation du personnel, soit en créant un corps nouveau, soit en faisant rentrer complétement le chemin de fer dans le cercle ordinaire des ponts et chaussées.

C'est ce dernier parti que prescrivait le système d'unité et de centralisation des travaux de l'État. (Arrêté royal du 24 juillet 1837. *Bulletin officiel,* LXXV, 414.)

Les travaux d'établissement du chemin de fer sont aujourd'hui répartis en cinq directions :

1° *Ligne de l'Est, d'Ans aux frontières de Prusse,* ce qui comprend les plans inclinés de Liége, tant pour les terrassements et ouvrages d'art que pour les machines fixes et mécanismes divers, le pont sur la Meuse et les travaux de la vallée de la Vesdre. Cette direction est confiée à M. l'ingénieur en chef directeur Simons.

2° *Ligne de Gand à la frontière de France par Courtray,* avec embranchement sur Tournay ; station d'Ostende. Cette direction est confiée à M. l'inspecteur directeur Noël.

3° *Ligne du Hainaut,* de Forest (près de Bruxelles) aux frontières de France par Mons. Cette direction est confiée à M. l'ingénieur en chef Groetaers.

4° *Lignes de Namur et du Limbourg* (Landen à St-Trond), station du Midi à Bruxelles, ainsi que les travaux de Bruxelles à Forest. Cette direction est confiée à M. l'inspecteur directeur Vifquain.

6° Travaux de parachèvement ; travaux d'établissement de voies d'évitement sur les lignes livrées à la circulation ; travaux des stations en général, construction du matériel d'exploitation. Ces différents objets font partie des attributions du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, M. l'ingénieur en chef Masui.

Une dernière branche de service qu'il convient de citer ici, est celle dont le régisseur comptable est chargé.

Les attributions du régisseur comptable sont déterminées par le titre V du réglement général du 1er septembre 1838 (*Moniteur* du 12, n° 255).

Il n'est ouvert de crédits qu'au régisseur comptable ; toutes les dépenses faites en régie, tant pour la construction que pour l'exploitation, sont acquittées par ses soins et sous sa responsabilité, quant aux paiements.

§ 7.

A-comptes payés, durant l'hiver de 1838 *à* 1839, *sur le prix de plusieurs marchés.*

Il est dans les usages du commerce que, pour certaines fournitures, celles de machines particulièrement, une partie du prix d'achat se paie au moment de la signature du contrat.

Lors de la crise industrielle qui signala les derniers mois de 1838, le gouvernement s'est vu dans la nécessité de traiter sur ce pied avec quelques établissements, afin d'assurer la confection des objets qui lui étaient nécessaires pour le chemin de fer. C'était en même temps le moyen de prévenir une suspension momentanée du travail.

Les établissements auxquels des à-comptes ont été ainsi payés par anticipation, sont au nombre de cinq.

Les sommes qu'ils ont reçues s'élèvent à fr. 1,917,500 00

Sur lesquelles il a été remboursé, au moyen de fournitures effectuées jusqu'au 12 novembre 1839 . . . . . 1,133,919 62

Il ne reste donc à récupérer que . . . fr. 783,580 38

Pour les détails, nous renvoyons au tableau suivant :

	AVANCES.	REMBOURSEMENTS.
La Société de St-Léonard à Liége a reçu	30,000 00	
Elle a remboursé, au moyen de fournitures effectuées sur ses marchés	. . . . .	30,000 00
La Société de Couillet a reçu. .	120,000 00	
Elle a remboursé au moyen de fournitures	. . . . .	120,000 00
A reporter	150,000 00	150,000 00

	AVANCES.	REMBOURSEMENTS.
Report.	150,000 00	150,000 00
La Société des hauts-fourneaux de Monceaux a reçu.	100,000 00	
Elle a remboursé au moyen de fournitures	. . . . .	100,000 00
La Société de Châtelineau a reçu	57,500 00	
Elle a remboursé au moyen de fournitures	. . . . .	57,500 00
L'établissemt de Seraing a reçu.	1,610,000 00	
Il a remboursé au moyen de fournitures	. . . . .	826,419 62
Totaux	1,917,500 00	1,133,919 62
Remboursements . .	1,133,919 62	
Reste à rembourser par l'établissement de Seraing. . . .	783,580 38	

§ 8.

Emploi des fonds votés par la législature pour la construction.

Les fonds mis à la disposition du gouvernement pour la construction des chemins de fer, s'élèvent en totalité à . . . . . fr.		56,659,585 79
Mais il est à observer qu'avant qu'une allocation eût été portée au budget pour l'entretien et l'exploitation, des dépenses de cette nature avaient été imputées sur les fonds de construction, à concurrence de . .		599,908 40
De sorte qu'en réalité, il n'a été affecté à la construction des chemins de fer, que . .		56,059,677 39
La somme dont il est rendu compte par le gouvernenement s'élève à		54,664,303 54
Différence . . . . . fr.		1,395,373 85

Cette différence provient de ce que les comptes ont été arrêtés au 30 septembre dernier, car il fallait un point d'arrêt. Elle représente la dépense effectuée depuis le 30 septembre jusqu'au 12 novembre 1839. Il en sera rendu compte ultérieurement.

Quant à la somme de fr. 54,664,303-54, dont il vient d'être fait mention, elle se trouve détaillée au tableau ci-annexé, n° VII.

Les dépenses d'établissement du chemin de fer (ainsi qu'on a pu le remarquer), sont indiquées pour les sections livrées à la circulation et pour les sections en cours d'exécution;

Par section et par nature de dépenses;

Pour la construction des bâtiments et dépendances;

Pour le matériel des transports;

Pour les frais généraux.

'ation que celles en cours d'exécution, ainsi que pour u'au 30 septembre 1839.

'TRUCTION DES ET DÉPENDANCES.	MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	DÉPENSES GÉNÉRALES FAITES POUR L'ENSEMBLE DU SYSTÈME DU CHEMIN DE FER.
TIONS DE :		
..... 806,293 91	Locomotives. 4,194,932 87	1° Personnel et frais de con-
vorde... 346,537 34	Voitures..... 3,371,972 86	duite des tra-



Il a été dépensé :

1° Pour les 13 sections livrées à la circulation (1) . . . . . fr.		35,406,996 91
2° Pour leurs bâtiments et dépendances .		2,109,918 71
3° Pour le matériel de transport . . .		8,300,135 48
4° Pour les frais généraux d'établissement des mêmes sections		1,394,475 32
Total pour les 13 sections, d'un développement de 62 lieues, avec leurs bâtiments et dépendances et le matériel de transport existant		47,211,526 42
Pour les sections en cours d'exécution, la dépense a été la suivante :		
Établissement de la route .	6,240,836 50	
Stations	22,455 00	
Frais généraux	178,590 84	
		6,441,882 34
Enfin, la partie non encore remboursée des paiements faits par anticipation à divers industriels, s'élevait, au 30 septembre (2), à . .		1,010,894 78
Total égal . . .		54,664,303 54

La somme de fr. 35,406,996-91, que nous avons indiquée comme coût des treize sections en exploitation, se répartit ainsi qu'il suit, d'après la nature des dépenses.

1° Emprises de terrains . . . . . fr.		8,497,206 95
2° Terrassements, ouvrages d'art et pose du rail-way.		14,531,530 95
A reporter		23,028,737 90

(1) C'est la dépense au 30 septembre, mais il reste encore des paiements à faire sur ces sections, indépendamment de quelques travaux d'achèvement de la route et des stations.

(2) Les fournitures effectuées depuis le 30 septembre, réduisent cette avance à fr. 783,580-38.

Report	23,028,737 90
3° Bois de fondation du rail-way . . .	1,838,814 14
4° Fers (rails, coussinets, chevilles et clavettes)	10,427,291 93
5° Dépenses d'inauguration	112,152 94
	35,406,996 91

Lorsque l'on réunit les sections livrées à la circulation et les sections en cours d'exécution, en ne s'attachant qu'à la nature des dépenses, l'on trouve qu'il a été payé :

1° Pour emprises de terrains, fr. 8,497,206-95 +3,039,227-49=. . . . . fr.	11,536,434 44
2° Pour terrassements, ouvrages d'art et pose du rail-way, fr. 14,531,530-95 +1,384,144-93=.	15,915,675 88
3° Pour bois de fondation du rail-way, fr. 1,838,814-14+167,978-51= . . .	2,006,792 65
4° Pour fers (rails, coussinets, chevilles et clavettes), fr. 10,427,291-93+1,649,485-57=	12,076,777 50
5° Frais d'inauguration (comme ci-dessus) .	112,152 94
6° Pour bâtiments et dépendances. . . .	2,132,373 71
7° Pour matériel d'exploitation.	8,300,135 48
8° Pour frais généraux	1,573,066 16
9° Pour à-comptes aux industriels . . .	1,010,894 78
Total . . .	54,664,303 54

B. *Chemins de fer. — Exploitation.*

§ 9.

Administration.

Un réglement général du 14 octobre 1837 (*Moniteur* du 15, n° 288), avait partagé le service de l'exploitation du chemin de fer en deux branches, comprenant :

L'une, l'entretien et la police de la route, la construction et l'entretien du matériel et la traction;

L'autre, l'organisation des convois, l'administration des recettes et la police des stations.

Ces deux branches étaient indépendantes l'une de l'autre; la première fournissait les moyens d'exploitation, la seconde les mettait en œuvre.

Dans cette organisation, le ministre était le point de centre pour les deux branches.

L'expérience fit reconnaître le besoin d'une centralisation plus directe avec indication précise de chaque service.

Un arrêté royal du 1er septembre 1838 (*Moniteur* du 12, n° 255), posa en principe qu'il y aurait un directeur unique sous les ordres du ministre, pour les chemins de fer en exploitation considérés indépendamment des lignes en cours d'exécution ou à l'étude.

Un arrêté ministériel de la même date (*Moniteur* du 12 septembre, n° 255), a donné au service de l'exploitation son organisation actuelle.

Cet arrêté, sans détruire l'unité, subdivise l'administration des chemins de fer en exploitation, en trois services principaux :

1° Service de l'entretien et de la police de la route;
2° Id. des moyens d'exploitation;
3° Id. des convois et recettes.

Chaque service a ses agents, mais tous subordonnés au directeur de l'administration, seul en rapport avec le ministre.

L'arrêté du 1er septembre 1838, a déterminé, dans toutes leurs parties, les attributions et obligations des agents de tout grade appartenant à chacune des trois branches principales de l'administration.

La force des choses a voulu que l'administration des chemins de fer en exploitation, indépendamment de son service ordinaire, restât chargée des travaux d'achèvement des lignes livrées à la circulation, ainsi que des travaux des stations.

Lorsque ces travaux seront terminés, il en résultera une grande amélioration pour le service,

1° Parce que le chemin de fer sera d'une plus facile exploitation ;

2° Parce que les agents de l'exploitation pourront concentrer tous leurs soins sur l'exploitation même.

Nos chemins de fer se distinguent par le petit nombre d'accidents auxquels leur exploitation a donné lieu jusqu'à présent; aussi, il faut le dire, rien n'a été épargné pour écarter, autant que possible, toute cause de danger; l'entretien de la voie a été l'objet des soins les plus minutieux; des gardes-police sont échelonnés le long de la route, de kilomètre en kilomètre; le matériel est bien construit et bien entretenu; grâce à ces précautions, nous n'avons à déplorer aucune de ces catastrophes qui, dans d'autres pays, ont signalé l'administration des compagnies; les personnes qui ont été tuées ou blessées sur nos chemins de fer, ont, presque toujours, été victimes de leur propre imprudence, notamment pour n'avoir pas tenu compte de la disposition du réglement qui prescrit aux voyageurs de rester assis.

Nous donnons ci-annexé le tableau (n° VIII) des accidents; il n'est pas sans utilité d'en faire connaître les causes.

(*Tableau n° VIII.*)

ploitation, jusqu'au **12** *novembre* **1839.**

LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	OBSERVATIONS.

A reporter . . . fr. 599,908 40

§ 10.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation des années 1835 et 1836, sont demeurées ce qu'elles étaient lors du rapport fait à la Chambre le 26 novembre 1838, savoir:

1835.

Exploitation d'une section pendant huit mois.

Entretien et police de la route	50,584 01	
Dépenses des transports . .	99,955 46	168,772 73
Frais de perception . . .	18,233 26	

1836.

Exploitation d'une section pendant les quatre premiers mois, et de deux sections pendant les huit derniers mois de l'année.

Entretien et police de la route	132,637 41	
Dépenses des transports . .	247,646 56	431,135 67
Frais de perception . . .	50,851 70	

Les dépenses, qui sont ici renseignées pour 1835 et 1836, s'élevant, pour les deux exercices, à fr. 599,908–40, ont été prélevées sur les fonds accordés pour la construction.

1837.

Exploitation de trois sections pendant les huit premiers mois de l'année, et de six sections pendant les quatre derniers mois.

Cette dépense se trouve portée dans le rap-

A reporter . . . fr.		599,908 40

Report . . . fr.		599,908 40

port du 26 novembre 1838, à fr. 1,155,471-91. Elle est aujourd'hui de fr. 1,189,988-62, par suite du paiement de dépenses arriérées de 1837. Cette dernière somme se répartit de la manière suivante, par nature de dépenses :

Art. 1er. Entretien et police de la route	346,486 35	1,189,988 62
Art. 2. Dépenses des transports	635,245 74	
Art. 3. Frais de perception.	208,256 53	

1838.

Exploitation de six sections pendant les trois premiers mois de l'année, de huit sections pendant les quatre mois suivants, et de dix sections pendant les cinq derniers mois.

Le tableau consigné, *p.* 14 du rapport du 26 novembre 1838, renseignait, pour les dix premiers mois de l'année, une dépense de fr. 1,619,189-77. Les dépenses des deux derniers mois, les approvisionnements d'hiver et le paiement des dépenses arriérées, ont eu pour résultat de porter les dépenses de 1838, à une somme de fr. 2,733,167-93, répartie de la manière suivante :

Art. 1er. Entretien et police de la route	637,212 70	2,733,167 93
Art. 2. Dépenses des transports	1,692,047 75	
Art. 3. Frais de perception	403,907 48	

Pour les détails, nous renvoyons au tableau ci-annexé, n° IX.

A reporter . . . . fr.	4,523,064 95

IDEM.	Monplaisir . . . . .
	Malines.. . . . .
	Anvers . . . . .
	Gand . . . . .
	Osteode . . . . .
	Ans . . . . .
	ATELIERS DE MALI
IDEM.	Atelier des voitures . . .
	Id. des tournours. . . .
	Forges et feoderie . . . .
	Magasin central . . . . .
	Atelier des grosses réparatioos.
	Direction à Bruxelles. — Emp
	raires . . . . .
FOURNITURES.	Houille, coke et bois . . .
	Éclairage, graissage, oettoyag
	Etoupes . . . . .
	Fers divers, acier, cuivre, plo
	Bois, menuiserie, etc. . .
	Pointes et garnitures. . . .
	Outils et réparatioos d'outils
	Frais de bureau . . . .
	Dépenses et fournitures diverse

PERSONNEL pour direction et surveillance . . . . . .

Art. 3. — DÉPENSES DE PERCEPTION.

	s
MAIN-D'ŒUVRE.	Bruxelles . . . . .
	Malines . . . . .
	Anvers . . . . .
	Termonde . . . . .
	Gand . . . . .
	Bruges . . . . .
	Ostende . . . . .
	Louvain . . . . .
	Tirlemont . . . . .
	Aos . . . . .
	Fournitures, ouvrages, répara
	lors de l'interruption sur plu

PERSONNEL : directeur, contrôleurs, receveurs, commis, garde-cor

Frais de bureau, impressions,
Indemnités pour perte d'objets

TOTAL GÉNÉRAL des dépenses pendant les neuf premiers mois de 18

te du 30 *septembre* 1839.

TOTAL PAR NATURE DE DÉPENSE.	TOTAL PAR ARTICLE.	ALLOCATION PAR ARTICLE.	RESTANT DISPONIBLE.
408,895 77			
54,236 43			
60,839 73			
	523,971 93	955,000 00	431,028 07
361,347 95			

Report . . . . fr. 4,523,064 95

1839 (les 9 premiers mois).

Exploitation de dix sections pendant neuf mois.

La dépense s'élève à une somme de francs 1,899,006-42, qui se répartit de la manière suivante, d'après les articles du budget :

Art. 1er. Entretien et police de la route	523,971 93	1,899,006 42
Art. 2. Dépenses des transports	1,067,522 51	
Art. 3. Frais de perception	307,511 98	

Pour les détails, nous renvoyons au tableau ci-annexé, n° X.

Il aura donc été dépensé, pour l'exploitation du chemin de fer, de mai 1835 à fin de septembre 1839. . . . . fr. 6,422,071 37

§ 11.

Recettes.

Les recettes du chemin de fer ont aujourd'hui trois sources distinctes :

Les voyageurs ;

Les bagages ;

Les marchandises.

Il convient en outre de faire mention de la poste dont le chemin de fer transporte gratuitement les dépêches : c'est là une source de produits indirects.

Les transports militaires doivent aussi être considérés comme prestations faites en partie gratuitement par le chemin de fer, en vue d'un service public.

L'on sait en effet, que le tarif, déjà très modéré, a été réduit de moitié pour les transports de cette espèce ; une rétribution aussi bornée ne couvre pas les frais, qu'exigent les transports militaires, transports fort onéreux par la nécessité où l'on se trouve, presque toujours, de faire venir ou de renvoyer les waggons à vide. En outre toute rétribution est supprimée lorsque les transports militaires se font par convois extraordinaires.

Les expositions d'objets d'art grèvent encore le chemin de fer par les transports gratuits qui en sont généralement la conséquence.

Peut-être serait-il plus convenable et plus conforme aux principes de la constitution en matière de comptabilité, de rendre le tarif uniformément applicable dans toutes les circonstances, sauf à augmenter, s'il le faut, les allocations portées au budget pour les branches d'administration qui font usage du chemin de fer.

L'organisation, en ce qui concerne les voyageurs, est restée ce qu'elle était dès le principe.

Jusqu'en 1837, le transport des bagages était plus ou moins précaire; mais aussi il ne donnait lieu à aucune perception spéciale.

Un arrêté du 20 juin 1837 (*Moniteur du* 21, n° 172), a pourvu à l'organisation de ce service.

Cet arrêté pose en principe que les bagages des voyageurs ne sont transportés gratuitement, que jusqu'à concurrence de 20 kil.

Pour le poids excédant, il établit un tarif correspondant, en moyenne, à 20 cent. par 100 kilog. et par lieue de parcours.

Le même arrêté a déterminé quelles sont la garantie et la responsabilité de l'administration. Il porte, art. 17, qu'en cas de perte d'objets, dont la valeur n'aura pas été déclarée, il sera remboursé au destinataire :

Pour une malle ou une caisse. . . . . fr. 100

Pour un porte-manteau, une valise, un sac de nuit ou un ballot. 40

Pour une boite, un carton ou une caisse à chapeau . 15

Le transport des marchandises n'a pu s'organiser que successivement, à cause de l'état provisoire des stations et de l'insuffisance du matériel.

Il fallait d'ailleurs, pour ne pas froisser bien des intérêts, que la transition de l'ancien mode de transport au nouveau, se fît avec certains ménagements.

L'organisation actuelle de cette branche de service est basée sur les distinctions suivantes :

1° Transport de marchandises de toutes espèces indistinctement, au-dessous du poids de 1,000 kilog., avec obligation, de la part de l'expéditeur, de les faire accompagner ;

2° Transport de marchandises de toutes espèces indistinctement, au-dessus de 1,000 kilog. (par tonneau) ;

3° Location de waggons à raison d'un chargement de 3,000 kilog., *maximum* du poids toléré.

Les transports des deux dernières catégories remontent au mois d'avril dernier.

Les transports de la 1re catégorie se paient à raison de fr. 0-20 par 100 kilog. et par lieue ;

Ceux de la 2e, à raison de fr. 0-67 par tonneau et par lieue ;

Enfin, ceux de la 3e, au prix moyen de fr. 2-70 par waggon et par lieue.

Voici du reste les tarifs :

(*Tableau n° XI.*)

1re *catégorie.* — **TARIF** des marchandises de diligence et des bagages (au-dessus du poids de 20 kilogrammes).

PRIX CALCULÉ POUR 100 KILOGRAMMES.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.													
	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AELTRE.	BRUGES.	OSTENDE.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.
	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
BRUXELLES...	» »	» 80	1 60	1 70	2 40	2 70	3 50	4 30	5 10	1 60	2 30	2 80	3 40	4 20
MALINES.....	» 80	» »	» 90	1 00	1 70	2 00	2 80	3 60	4 40	» 80	1 50	2 00	2 60	3 40
ANVERS.....	1 60	» 90	» »	1 80	2 50	2 80	3 60	4 40	5 20	1 70	2 40	2 90	3 50	4 30
TERMONDE....	1 70	1 00	1 80	» »	» 70	1 00	1 80	2 60	3 40	1 80	2 50	3 00	3 60	4 40
WETTEREN....	2 40	1 70	2 50	» 70	» »	» 70	1 50	2 30	3 10	2 50	3 20	3 70	4 30	5 10
GAND.....	2 70	2 00	2 80	1 00	» 70	» »	» 80	1 60	2 40	2 80	3 50	4 00	4 60	5 40
AELTRE.....	3 50	2 80	3 60	1 80	1 50	» 80	» »	» 80	1 60	3 60	4 30	4 80	5 40	6 20
BRUGES.....	4 30	3 60	4 40	2 60	2 30	1 60	» 80	» »	» 80	4 40	5 10	5 60	6 20	7 00
OSTENDE.....	5 10	4 40	5 20	3 40	3 10	2 40	1 60	» 80	» »	5 20	5 90	6 40	7 00	7 80
LOUVAIN.....	1 60	» 80	1 70	1 80	2 50	2 80	3 60	4 40	5 20	» »	» 70	1 20	1 80	2 60
TIRLEMONT...	2 30	1 50	2 40	2 50	3 20	3 50	4 30	5 10	5 90	» 70	» »	» 50	1 10	1 90
LANDEN.....	2 80	2 00	2 90	3 00	3 70	4 00	4 80	5 60	6 40	1 20	» 50	» »	» 60	1 40
WAREMME....	3 40	2 60	3 50	3 60	4 30	4 60	5 40	6 20	7 00	1 80	1 10	» 60	» »	» 80
ANS.....	4 20	3 40	4 30	4 40	5 10	5 40	6 20	7 00	7 80	2 60	1 90	1 40	» 80	» »

2e *catégorie.* — **TARIF** provisoire pour le transport des marchandises par convois, à petite vitesse.

PRIX FIXÉ PAR TONNEAU (1,000 KIL., ou 2 MÈTRES CUBES).

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.													
	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AELTRE.	BRUGES.	OSTENDE.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
BRUXELLES...	» »	3 00	6 00	6 00	7 50	9 00	12 00	15 00	18 00	6 00	8 00	10 00	12 00	15 00
MALINES.....	3 00	» »	3 50	3 50	5 75	7 00	10 50	12 50	15 50	3 25	5 50	6 75	9 00	12 00
ANVERS.....	6 00	3 50	» »	6 50	7 50	9 00	12 00	15 00	18 00	6 00	8 00	10 00	12 00	15 00
TERMONDE....	6 00	3 50	6 50	» »	2 25	4 00	7 00	9 00	12 25	6 50	8 50	9 50	11 00	14 50
WETTEREN....	7 50	5 75	7 50	2 25	» »	2 00	5 50	7 50	10 25	8 50	10 00	11 00	12 50	16 50
GAND.....	9 00	7 00	9 00	4 00	2 00	» »	3 50	6 00	8 50	10 00	12 00	13 00	14 50	18 00
AELTRE.....	12 00	10 50	12 00	7 00	5 50	3 50	» »	3 00	5 50	12 50	14 50	15 50	17 00	20 50
BRUGES.....	15 00	12 50	15 00	9 00	7 50	6 00	3 00	» »	3 00	14 50	16 50	17 50	19 00	22 50
OSTENDE.....	18 00	15 50	18 00	12 25	10 25	8 50	5 50	3 00	» »	16 50	18 50	19 50	21 00	24 50
LOUVAIN.....	6 00	3 25	6 00	6 50	8 50	10 00	12 50	14 50	16 50	» »	2 50	4 25	6 00	9 00
TIRLEMONT...	8 00	5 50	8 00	8 50	10 00	12 00	14 50	16 50	18 50	2 50	» »	1 75	3 50	6 50
LANDEN.....	10 00	6 75	10 00	9 50	11 00	13 00	15 50	17 50	19 50	4 25	1 75	» »	2 00	5 00
WAREMME.....	12 00	9 00	12 00	11 00	12 50	14 50	17 00	19 00	21 00	6 00	3 50	2 00	» »	3 25
ANS (Liége)....	15 00	12 00	15 00	14 50	16 50	18 00	20 50	22 50	24 50	9 00	6 50	5 00	3 25	» »

Le prix pour les stations intermédiaires sera perçu à raison de *un franc et soixante-quinze centimes* (fr. 1-75) par tonneau, de chacune des stations ci-dessus désignées, à la station intermédiaire suivante, et vice-versâ.

3e *catégorie.* — **TARIF** provisoire pour la location de waggons sur toutes les lignes (charge 3,000 kilogrammes).

PRIX FIXÉ PAR WAGGON (3,000 KIL., OU 6 MÈTRES CUBES).

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.											
	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WARÊMME.	ANS.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
BRUXELLES	»	12	26	18	30	50	60	18	30	40	48	56
MALINES	12	»	14	15	28	48	58	14	27	37	45	50
ANVERS	26	14	»	18	30	50	60	18	30	40	48	56
TERMONDE	18	15	18	»	15	36	48	26	38	48	55	60
GAND	30	28	30	15	»	22	34	40	48	58	65	70
BRUGES	50	48	50	36	22	»	14	55	68	75	80	88
OSTENDE	60	58	60	48	34	14	»	65	73	82	88	96
LOUVAIN	18	14	18	26	40	55	65	»	13	20	27	36
TIRLEMONT	30	27	30	38	48	68	73	13	»	12	18	28
LANDEN	40	37	40	48	58	75	82	20	12	»	12	22
WARÊMME	48	45	48	55	65	80	88	27	18	12	»	12
ANS	56	50	56	60	70	88	96	36	28	22	12	»

Les conditions du transport des marchandises sont les suivantes :

« Le transport des marchandises s'effectue aux risques et périls de l'expéditeur et sous la surveillance de son agent; l'administration n'assume la responsabilité ni des avaries, ni des pertes, quelle qu'en puisse être la cause.

» Le chargement et le déchargement aux stations sera abandonné aux soins de l'expéditeur. Ils s'opèrent sous la direction de son agent et sous la surveillance d'un employé de l'administration.

» Les marchandises de diligence ou bagages, excédant un poids de 150 kil., doivent être chargés au moins une heure avant le départ.

» Les marchandises doivent être convenablement emballées ou enveloppées. A moins qu'elles n'occupent un waggon entier, elles portent toujours le nom de l'expéditeur, et l'adresse du destinataire.

» Après le coucher du soleil, elles ne sont plus reçues.

» Une autorisation spéciale peut seule permettre, sous certaines conditions, le transport des marchandises dangereuses; leur introduction frauduleuse rendrait l'expéditeur passible de tous dommages-intérêts résultant du fait.

» La location de waggons, par abonnement, assure : 1° le départ immédiat par convoi public ordinaire; 2° la faculté de modifier le chargement aux stations de passage.

» La location irrégulière assure l'expédition dans les 36 heures.

» Le déchargement s'opère dans le délai fixé pour chaque catégorie de convois. »

Ces conditions ne sont établies que d'une manière toute provisoire.

Le tableau ci-annexé, n° XII, fait connaître en détail les résultats du mois d'octobre, pour les transports des deux dernières catégories.

Sans entendretirer des oncséquences absolues de faits qui

50	2,699	75		55	50	2,789	75
75				310			
				17	75		
				13			
				112			
				160			
				60			
				60			
				70			
75				6	75		
50	277	25		8	50	277	25
50				17	50		
50				3	50		
				4			
				47			
				415			
50				79	50		
				652			
				145			
25	1,382	75		194	25	1,589	75
				18			
50				3	50		
50				82	50		
				1,032			
				45			
				156			
				300			
75	1,808	25		85	75	1,808	25
				4			
				21			
50				164	50		
				6,571			
				1,170			
				2,076			
				1,537			
				192			
				264			
	12,235	75		1,658		17,175	75
				9			
50				1,722	50		
				1,120			
50				370	50		
25				328	25		
				125			
50				32	50		
	60,783	70				74,790	70

embrassent une période aussi limitée, nous ferons, sur le tableau n° XII, les remarques suivantes :

1° Pendant le mois d'octobre il a été perçu :

Sur les transports par tonneau . . . . fr. 60,783 70
Sur les transports par location de waggons. . 14,007 00

La comparaison de ces deux chiffres porte à croire que plus des quatre cinquièmes des transports se font au tonneau;

2° Le mode de transport par location de waggons est plus employé par les négociants que par les messagistes ou commissionnaires de roulage, puisque, pendant le mois d'octobre, les premiers ont loué 304 waggons, tandis que les seconds n'en louaient que 58;

3° Pour les transports au tonneau, les négociants l'ont emporté aussi sur les messagistes ou commissionnaires de roulage, mais dans une proportion moins marquée; ils ont fait environ les 54 centièmes des transports de cette catégorie : 3,806 tonneaux sur 6,987;

4° En réunissant, pour le mois d'octobre, les transports au tonneau et par location de waggons, on trouve que les 58 centièmes des transports ont été faits par les négociants et 42 centièmes par les messagistes ou commissionnaires de roulage.

Le transport des marchandises, fort restreint encore au commencement de l'année, a pris un développement remarquable; c'est ce que prouve la comparaison des recettes effectuées, mois par mois, depuis le 1er janvier, sur les marchandises.

Ces recettes (*voir* le tableau n° XVIII) ont été les suivantes :

Janvier	fr.	7,713 00
Février		7,159 50
Mars		6,277 50
Avril		13,097 00
Mai		24,291 50
Juin		37,998 00
Juillet.		48,564 00
Août		64,272 70
Septembre		67,584 00
Octobre		74,790 70

Le matériel, quoique comprenant déjà 400 waggons à marchandises, est loin encore de suffire à tous les besoins. Les mesures prises pour l'augmenter permettront d'aller, en 1840, beaucoup au delà de ce qui aura été fait en 1839.

Le relevé général du transport des marchandises, du 1er janvier au 30 octobre 1839, donne pour résultat 34,535 tonneaux de marchandises transportées, qui ont produit une recette de fr. 351,747-90, ou, en moyenne, un peu plus de fr. 10 par tonneau. (*Voir* le tableau nº XVIII.)

Le transport des marchandises, quoique dans un état tout provisoire d'organisation, donne déjà des résultats satisfaisants.

Il reste à organiser le transport en détail et notamment celui des petits paquets, ainsi que le factage. Ce transport soulève des questions très délicates d'administration et d'économie publique.

Dans le transport des marchandises se trouve compris le transport des voitures ou équipages particuliers.

Les voitures se transportent sur les waggons ordinaires à marchandises, ce qui dispense l'administration d'avoir un matériel spécialement affecté à cet objet, matériel qu'il faudrait souvent renvoyer à vide ou laisser sans emploi.

Le transport des voitures est régi par le tarif des marchandises, en ce sens que chaque voiture est imposée à raison de trois tonneaux de 1,000 kilog., comme représentant le chargement complet d'un waggon.

A l'exemple de ce qui se fait en Angleterre, les voyageurs ont la faculté de se placer dans leurs voitures, en payant le prix déterminé pour la troisième classe des voitures du chemin de fer.

Le transport des voitures a commencé le 20 avril dernier.

Du 20 avril au 31 octobre, on a transporté, par le chemin de fer, 1,389 voitures, sur lesquelles il a été perçu fr. 60,928-50.

Le tableau suivant, nº XIII, fait connaître, en détail pour les mois d'octobre, et en bloc pour les mois antérieurs, les résultats du transport des voitures.

(*Tableau n° XIII.*)

BUREAU DE DÉPART.	BUREAU DE DESTINATION.	VOITURES TRANSPORTÉES.		RECETTE PARTIELLE PAR DESTINATION.	RECETTE TOTALE PAR BUREAU.
BRUXELLES	Malines.	2		24 00	
	Anvers.	25		642 00	
	Gand	9		270 00	
	Bruges.	3	74	150 00	3,032 00
	Courtray	8		400 00	
	Ostende	10		594 00	
	Ans.	17		952 00	
MALINES	Bruxelles	2		24 00	
	Anvers.	3		42 00	
	Termonde.	1		15 00	
	Gand	4	19	112 00	967 00
	Courtray	1		48 00	
	Ostende	5		590 00	
	Ans.	3		136 00	
ANVERS	Malines.	3		42 00	
	Bruxelles	24		624 00	
	Gand	4		120 00	
	Bruges.	2	38	100 00	1,170 00
	Ostende	1		60 00	
	Ans.	4		224 00	
GAND	Bruxelles	1		30 00	
	Anvers.	3		90 00	
	Bruges.	2	18	44 00	524 00
	Ostende.	8		272 00	
	Courtray	4		88 00	
BRUGES	Anvers.	1		50 00	
	Gand	1	5	22 00	188 00
	Ostende	2		28 00	
	Ans.	1		88 00	
OSTENDE	Bruxelles	3		180 00	
	Termonde.	1	5	48 00	324 00
	Ans.	1		96 00	
COURTRAY.	Anvers.	2		100 00	
	Bruxelles	1	6	50 00	464 00
	Ostende	1		50 00	
	Ans.	2		264 00	
SAINT-TROND.	Bruxelles	5	6	90 00	135 00
	Malines.	1		45 00	
ANS	Bruxelles	57		3,256 00	
	Malines.	15		750 00	
	Anvers.	3		168 00	
	Gand	1	83	70 00	4,772 00
	Ostende	2		192 00	
	Courtray	3		264 00	
	Louvain	2		72 00	
Résultats du mois d'octobre 1839		254		fr.	11,576 00
Résultats du 20 avril au 30 septembre		1,135			49,352 50
Résultats du 20 avril au 31 octobre		1,389			60,928 50

Afin de donner une idée complète du mouvement des transports sur les chemins de fer, ainsi que des recettes, nous reproduisons les tableaux qui concernent les années 1835, 1836 et 1837, tableaux déjà publiés à la suite du rapport du 26 novembre 1838 (*Voir* les tableaux n^{os} XIV, XV et XVI du présent rapport).

Nous y joignons, sous le n° XVII, le tableau présentant les résultats complets de 1838, un tableau analogue des résultats des dix premiers mois de 1839, n° XVIII, et enfin un tableau récapitulatif pour les cinq années, n° XIX.

Il résulte de l'ensemble de ces tableaux que le chemin de fer a produit :

En 1835 (8 mois)	fr.	268,997 50
En 1836		835,132 85
En 1837		1,416,982 94
En 1838		3,097,833 40
En 1839 (10 mois)		3,611,816 81
Total . . .		9,221,763 50
Au 30 septembre 1839, les recettes étaient de		8,759,946 68
A la même date, les dépenses d'exploitation étaient de.		6,422,071 47
D'où il résulte que, de mai 1835 à septembre 1839, le chemin de fer a produit, déduction faite des dépenses	fr.	2,337,875 21

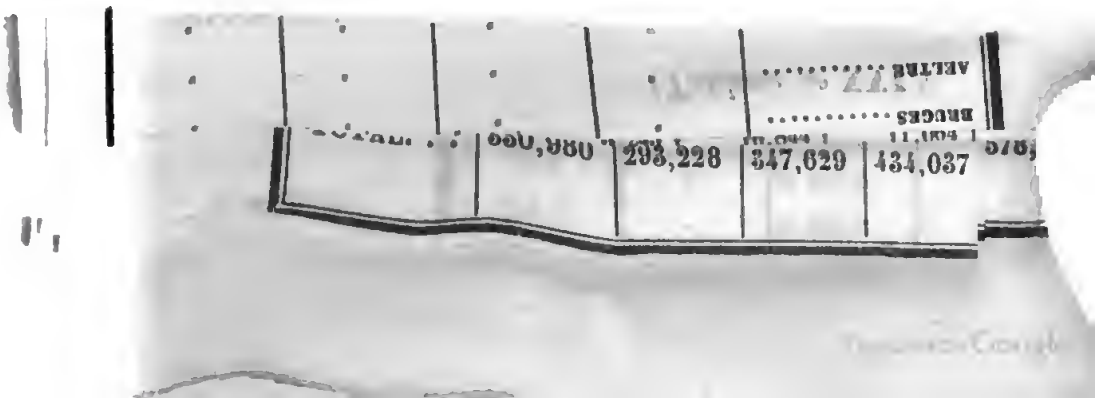
(*Tableau n°* **XIV.**)

Exploitation d'une section pendant 8 mois.

lerniers mois de **1835.**

RECETTES.

BURE	UT.	SEPTEMB.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.
BRUXELLE	3 25	22,993 55	16,600 30	10,426 25	9,531 35	136,004 95
MALINES.	33 90	22,377 60	16,057 70	10,547 00	9,408 70	132,992 55
TOT	97 15	45,371 15	32,658 00	20,973 25	18,940 05	268,997 50



Digitized by Google

BRUGES	. . . . .	.	.	.	.
AELTRE	. . . . .	.	.	.	.
LANDEGHEM	. . . . .	.	.	.	.
BLOEMENDAEL	. . . . .	.	.	.	.
OSTENDE	. . . . .	.	.	.	.
JABBEKE	. . . . .	.	.	.	.
TOTAUX PAR MOIS.	Voyageurs	92,079	92,387	136,921	171,082
	Bagages	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	Voyageurs et bagages	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	Marchandises . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	Voyageurs, bagages et marchandises	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

(*Tableau n°* XVII.)

de six sections pendant les trois premiers mois de
it sections pendant les quatre mois suivants et de
ndant les cinq derniers mois.

EMBRE.	TOTAUX PAR BUREAUX POUR L'ANNÉE 1838.				
	VOYAGEURS.	BAGAGES.	Produit des voyag^{s} et bagages.	MARCHANDISES.	TOTAL GÉNÉRAL.
,559 42	818,296 60	28,971 54	847,268 14	20,814 00	868,082 14
,729 05	436,917 89	19,075 59	455,993 48	19,679 22	475,672 70
,188 01	366,177 58	14,372 29	380,549 87	9,673 06	390,222 93
,132 22	325,792 54	6,857 99	332,650 53	426 00	333,076 53
,117 35	212,697 97	4,454 13	217,152 10	5,193 00	222,345 10
,917 85	113,853 42	5,489 27	119,342 69	2,377 00	121,719 69
,476 13	80,660 78	2,192 32	82,853 10	•	82,853 10
,115 44	39,207 62	452 20	39,659 82	•	39,659 82
,840 05	27,592 90	729 28	28,322 18	•	28,322 18
,197 00	13,924 34	•	13,924 34	•	13,924 34
,685 75	25,335 68	•	25,335 68	•	25,335 68
886 25	14,361 15	•	14,361 15	•	14,361 15
484 40	9,377 75	•	9,377 75	•	9,377 75
276 35	3,736 70	•	3,736 70	•	3,736 70
2,363 90	31,829 45	223 13	32,052 58	432 00	32,484 58
2,715 74	271,207 03	12,716 79	283,923 82	•	283,923 82
573 30	6,313 50	•	6,313 50	•	6,313 50
221 65	3,095 20	•	3,095 20	•	3,095 20
4,238 33	71,730 58	1,711 01	73,441 59	•	73,441 59

EXERCICES.	MC				
	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	TOTAGEU
1835 (1).	»	»	»	»	268,99
1836 (2).	28,709	30,850	34,707	47,496	825,13
1837 (3).	56,713	55,466	67,685	78,993	399,9(
1838 (4).	92,079	92,387	136,921	171,082	935,8)
1839 (5).	153,479	114,525	108,316	136,466	148,3(
TOTAL. . .	330,980	293,228	347,629	434,037	578,2:

de six
t secti
ndant l

(*Tableau n° XIX.*)

MBRE.

559 4
729 0
188 0
132 2
117 3
917 8
476 1
115 4
840 0
197 0
685 7
886 2
484 4
276 3
363 9
715 7
573 3
221 6
238 3

TOTAUX PAR ANNÉE.

ES.	BAGAGES.	VOYAGEURS ET BAGAGES.	MARCHANDISES.	TOTAL GÉNÉRAL.
7 50	»	268,997 50	»	268,997 50
2 85	»	825,132 85	»	825,132 85
8 58	16,994 36	1,416,982 94	»	1,416,982 94
7 73	103,421 39	3,039,239 12	58,594 28	3,097,833 40
0 45	112,768 46	3,261,068 91	351,747 90	3,612,816 81
7 11	233,184 21	8,811,421 32	410,342 18	9,221,763 50

C. *Routes ordinaires.*

§ 12.

Emploi du crédit des 6 *et* 2 *millions et de l'excédant du produit des barrières depuis* 1830.

Le rapport présenté à la Chambre des Représentants, le 4 mai 1838 (*n°* 272, *session* 1837-1838) a fait connaître l'emploi du crédit de six millions ouvert par la loi du 2 mai 1836.

Il résulte de ce rapport, résumé dans celui-ci, qu'à l'époque de sa présentation, il ne restait déjà plus disponible sur ce crédit qu'environ un demi-million.

Par la loi du 1er juin 1838, il a été ouvert au gouvernement un nouveau crédit de 2,000,000, mais sous la condition expresse du concours des provinces, des communes et des particuliers.

Le dernier paragraphe de cette loi porte qu'il sera pourvu à cette dépense par des moyens à déterminer ultérieurement.

Les tableaux ci-annexés nos XX, XXI et XXII indiquent, par province, les routes construites, en cours d'exécution ou en projet, dont la dépense a été imputée sur les crédits de 6 et 2 millions.

Ils indiquent également les routes dont les frais de construction ont pu être imputés sur l'excédant du produit des barrières.

Le 1er de ces tableaux, n° XX, comprend les routes de l'État;

Le 2e, n° XXI, les routes provinciales;

Le 3e, n° XXII, les routes concédées.

Une colonne de chacun de ces tableaux renseigne les sommes réellement payées jusqu'à ce jour sur le crédit des 6 millions, les fonds de celui des 2 millions n'étant pas encore réalisés.

Il résulte de ces tableaux que, depuis 1831, il aura été construit ou décrété 122 lieues de routes de l'État, de 5,000 mètres, en y comprenant toutefois celles à l'égard desquelles il n'est point encore intervenu de disposition royale, mais qui cependant ont été l'objet d'engagements formels de la part du gouvernement, savoir :

	IMPUTATION.		
	CRÉDITS DES 6 ET 2 MILLIONS.	EXCÉDANT DU PRODUIT DES BARRIÈRES.	NON ENCORE PIXÉE.
	Francs.	Francs.	Francs.
47 lieues de routes en pavage, comportant une dépense de . . .	2,642,520	1,803,022	644,583
75 lieues en empierrement ou gravelage, exigeant une somme de	3,499,775	1,803,856	304,725
Total	6,142,295	3,606,878	949,308
Depuis la même époque il aura été construit ou décrété :			
1° 140 lieues de routes provinciales, pour lesquelles le gouvernement a pris l'engagement de fournir des subsides jusqu'à concurrence de	40,000	900,338	468,870
2° 72 lieues de routes par voie de concession de péages, pour lesquelles il a été accordé ou pris des engagements de fournir des subsides, s'élevant ensemble à . . .	393,359	362,470	287,466
	6,575,654	4,869,686	1,705,644
	13,150,984		

Ainsi, si l'on considère la somme de fr. 1,705,644, figurant à la 3e colonne, comme devant être ajoutée à celle de la 1re,

il s'ensuit que non seulement les crédits des 6 et 2 millions ont déjà reçu leur destination complète, mais que le gouvernement a pris, en outre, des engagements pour une somme d'environ fr. 300,000, engagements auxquels, s'ils sont rendus définitifs, il pourra être satisfait au moyen de l'excédant des barrières de 1840 et 1841, les travaux ne pouvant d'ailleurs être achevés avant 1842.

Il est toutefois à observer que la somme réellement payée à la date de ce jour (12 novembre 1839) sur le crédit des 6 millions, ne s'élève encore qu'à fr. 3,860,777-31.

Quoique plusieurs communications d'utilité générale et indispensables au pays restent encore à établir, de grands résultats cependant ont déjà été obtenus.

Ces résultats peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

A la fin de 1830, la Belgique comptait 705 lieues de routes de 5,000 mètres, dont 545 lieues de routes de l'État, 148 lieues de routes provinciales et 12 lieues de routes concédées, savoir :

PROVINCES.	ROUTES			TOTAL.
	DE L'ÉTAT.	PROVINCIALES.	CONCÉDÉES.	
	Lieues.	Lieues.	Lieues.	Lieues.
Anvers	23	13	»	36
Brabant.	80	58	»	138
Flandre occidentale . .	78	36	»	114
Flandre orientale . . .	69	7	4	80
Hainaut.	91	8	»	99
Liége	46	4	6	56
Limbourg.	51	5	2	58
Luxembourg	69	»	»	69
Namur	38	17	»	55
Total.	545	148	12	705

Au moyen de l'emploi de la somme de fr. 13,150,984 et des sommes fournies par les provinces, les communes et les particuliers, formant la réunion de toutes les ressources mises à la disposition du gouvernement, le nombre de lieues de routes de l'État, comparé à 1830, se trouvera augmenté de 122 lieues ou d'un quart environ.

Le nombre de lieues de routes provinciales sera augmenté de 140, c'est-à-dire, du double environ.

Et enfin, le nombre de lieues de routes, construites par voie de concession, sera augmenté de 72, ou sextuplé.

Il est toutefois à observer que, par suite de l'exécution du traité de paix du 19 avril 1839, des routes nouvellement construites dans le Limbourg, celles de Heerlen à Sittard et de Ruremonde à Horn, et une dans le Luxembourg, celle d'Ettelbruck à Bastogne, sur la majeure partie de sa longueur, ont été remises au gouvernement des Pays-Bas.

Ces trois routes comportent ensemble une longueur d'environ 10 lieues, et les frais de leur établissement ont nécessité une dépense approximative de fr. 900,000 qui a été imputée sur le crédit des 6 millions : ces trois routes restent comme des monuments de l'administration belge.

En exécution de l'art. 5 de la loi des barrières, du 10 mars 1838, divers subsides offerts par les provinces, les communes et les particuliers pour contribuer dans les frais de construction de routes, ont déjà été acceptés par des dispositions royales. Ces subsides, renseignés dans le tableau ci-annexé, n° XXIII, formant un total de fr. 1,283,773-46, sont considérés comme constituant un supplément aux crédits de 6 et 2 millions, affectés à l'exécution de nouvelles communications, et ils seront exclusivement employés à cet usage; toutefois, la somme indiquée ci-dessus comprend un grand nombre d'actions, souscrites pour obtenir la construction de certaines routes, par des communes et des particuliers, qui recevront un intérêt de 4 p. % sur le produit des barrières de ces routes, mais après prélèvement des frais d'entretien et d'amélioration.

Le montant de ces subsides, versés jusqu'à ce jour dans les

caisses de l'État et mis à la disposition du département des travaux publics, ne s'élève encore qu'à fr. 256,350.

Nous complétons les renseignements sur les routes, par le *tableau récapitulatif* du produit des barrières de 1831 à 1839 inclusivement, n° XXIV (1).

---

(1) L'édition in-folio contient en outre, sous le n° XXV, les tableaux comparatifs, par province, du produit de chaque barrière, en 1838 et 1839, tableaux qui ne présentent qu'un intérêt local et que nous supprimons dans cette édition. C'est le seul document que nous ayons retranché, et il pouvait l'être sans inconvénient.

ROUTES PROVINCIALES.

ROUTES CONSTRUITES OU EN CONSTRUCTION

DEPUIS 1830.

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE de l'arrêté royal décrétant la route.	LONGUEUR. Routes pavées.	LONGUEUR. Routes empierrées.
	PROVINCE			
1	Malines à Heyst-op-den-Berg	10 avril 1834. 7 mai 1834.	18,540	»
2	Lierre à Aerschot	10 avril 1834. 22 mai 1834.	26,070	»
3	Lierre à Herenthals	29 nov. 1834. 26 janv. 1835. 6 octob. 1836.	21,095	»
4	Welverthem à Tamise	28 août 1838.	14,937	»
5	Hoogstraeten à Oostmalle	1 janv. 1839.	11,000	»
6	Herenthals à Gheel	28 février 1839.	12,550	»
			104,192	»
	PROVINCE			
1	Bruxelles à Wemmel. (Lacune.)	»	2,428	»
2	Bruxelles vers Tamise, par Wolverthem et Londerzeel.	12 janvier 1837.	13,180	»
3	Bruxelles à Haeght. (Lacune.)	»	4,000	»
4	Hal à Ment-St-Jean par Tourneppe, y compris divers embranchements	»	»	»
5	Vilvorde à Alost	»	19,100	»
6	Bruxelles à Namur, par Gembloux, section de Gembloux à Namur	»	»	17,500
7	Hal à Nivelles	7 décemb. 1835.	17,030	»
8	Nivelles à Wavre, section de Nivelles à Genappe	24 juillet 1837.	5,951	»
9	Wemmel à Merchtem	24 juillet 1837.	7,610	»
10	Huy à Tirlement	24 juillet 1837.	9,832	»
11	Wavre à Nivelles, section de Genappe à Wavre	15 octobre 1838.	18,716	»
12	Clabecq à Braine-le-Château	20 novemb. 1838.	»	4,965
13	Tirlement à Diest	10 avril 1838.	16,120	»
	Routes pour lesquelles le gouvernement a			
1	Malines à Tervueren	»	24,120	»
2	Wavre a Hannut	»	31,747	»
3	Braine-le-Château à Ment-St-Pont	»	6,000	»
4	Tubize à Hondzecht	»	3,005	»
		»	179,334	22,465
	PROVINCE DE LA			
1	De Steenbrugghe, par Lephem, à la route provinciale de Bruges à Theureut	25 septemb. 1837.	2,340	»
2	Du pont de Leffinghe au pont de Snaeskerke, le long de la rive gauche du canal de Plasschendaele à Nieupert	»	2,433	»
			4,773	»

MONTANT de la dépense y compris les indemnités de terrain.	SUBSIDE DE L'ÉTAT. Crédits de 6 et 2 millions.	Produit des barrières.	Non déterminé.	SOMMES réellement payées sur le crédit de 6,000,000.	OBSERVATIONS.
D'ANVERS.					
419,682 89	»	»	»	»	Cette route est livrée à la circulation.
574,891 03	»	140,000	»	»	Idem.
350,118 52	»	30,000	»	»	Idem.
151,012 00	»	50,000	»	»	Le gouvernement intervient pour un tiers dans la dépense d'exécution.
240,000 00	»	10,000	50,000	»	Le gouvernemt intervient pour un quart. Il n'y a que la 1re section en construction.
167,000 00		23,000	32,670	»	Le gouvernemt intervient pour un tiers. Il n'y a que la 1re section en construction.
1,902,704 44	»	253,000	82,670	»	Le gouvernement a également promis d'intervenir pour un tiers dans la continuation de la route de Heyst-op-den-Berg.
DE BRABANT.					
19,180 44	»	»	»	»	Cette route est livrée au roulage.
99,413 00	»	»	»	»	Idem.
94,011 52	»	»	»	»	Idem.
118,077 36	»	»	»	»	Idem.
136,934 66	»	»	»	»	Cette route a été construite de 1828 à 1834. Les frais de construction de l'embranchement de Vilvorde à Peuthy sont compris dans la somme ci-contre.
191,563 30	»	»	»	»	Cette route a été achevée en 1833.
482,000 00	»	40,000	»	»	
126,500 00	40,000	»	»	40,000	Ce subside est accordé pour toute la route de Nivelles à Wavre.
126,898 00	»	»	»	»	
353,500 00	»	40,000	»	»	Route terminée.
488,417 00	»	»	»	»	
85,000 00	»	»	»	»	
622,375 00	»	155,593	»	549	Le gouvernemt contribue pour un quart dans la totalité des frais d'exécution.
pris l'engagement de fournir des subsides.					
276,000 00	»	»	18,000	»	
839,598 60	»	»	200,000	»	
108,000 00	»	»	27,000	»	
64,000 00	»	»	16,000	»	
4,231,468 88	40,000	235,593	261,000	40,549	
FLANDRE OCCIDENTALE.					
23,792 00	»	»	»	»	
19,800 00	»	»	»	»	
43,592 00	»	»	»	»	

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE de l'arrêté royal décrétant la route.	LONGUEUR. Routes pavées.	LONGUEUR. Routes empierrées.
	PROVINCE DE LA			
1	Alost à Audenarde	»	33,125	»
2	Renaix vers Tournay, section de Renaix à la limite de la province de Hainaut	28 avril 1835.	2,279	»
3	Gand à Handelghem	18 juillet 1836.	18,900	»
4	Ninove à Enghien	13 avril 1838.	5,450	»
5	St-Nicolas à Kieldrecht	18 avril 1838.	16,486	»
6	Renaix à Berchem	30 avril 1838.	9,141	»
7	Thielt à Eecloo, partie située dans cette province	2 mai 1838.	20,377	»
8	Lokeren à Oosterzeele	12 mai 1838.	23,122	»
			128,880	»
	PROVINCE			
1	Tournay vers Renaix	13 février 1830. 11 octobre 1833.	10,448	»
	Routes décrétées mais non			
2	Châtelet à la limite de la province de Hainaut, vers Fosses	23 septemb. 1838.	»	5,753
			10,448	5,753
	PROVINCE			
	Néant.			
	PROVINCE			
1	Hasselt à St-Trond	31 août 1835.	16,028	»
2	Ruremonde à Venloo	24 mars 1836. 12 novemb. 1836.	»	22,809
			16,028	22,809
	PROVINCE DE			
1	Virton à Meraeh, par Arlon	»	429	49,971
2	Arlon à Bouillon, section d'Étalle à Florenville	1er juin 1839.	»	22,148
			429	72,119

MONTANT de la dépense y compris les indemnités de terrain.	SUBSIDE DE L'ÉTAT. Crédits de 6 et 2 millions.	Produit des barrières.	Non déterminé.	SOMMES réellement payées sur le crédit de 6,000,000.	OBSERVATIONS.
FLANDRE ORIENTALE.					
563,628 62	»	»	»	»	Route terminée.
91,000 00	»	43,800	»	»	Cette route est concédée à la province.
180,443 00	»	»	»	»	
197,720 00	»	»	»	»	
144,848 00	»	»	»	»	
275,470 00	»	»	»	»	
150,900 00	»	»	»	»	
124,903 00	»	»	»	»	
1,728,912 62	»	43,800	»	»	
DE HAINAUT.					
389,908 00	»	120,000	»	»	Cette route est concédée à la province.
encore en cours d'exécution.					
137,000 00	»	»	45,000	»	
526,908 00	»	120,000	45,000	»	
DE LIÉGE.					
DE LIMBOURG.					
465,111 81	»	96,111 81	»	»	Route livrée à la circulation.
236,541 21	»	»	»	»	Route terminée, mais comprise dans la partie cédée.
701,653 02	»	96,111 81	»	»	
LUXEMBOURG.					
209,459 22	»	91,000	»	»	Route terminée, mais comprise presqu'en entier dans la partie cédée.
62,800 00	»	»	»	»	Le gouvernement a accordé un subside de 15,000 fr. par lieue.
272,259 22	»	91,000	»	»	

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE de l'arrêté royal décrétant la route.	LONGUEUR. Routes pavées.	LONGUEUR. Routes empierrées.
				PROVINCE
1	Andenne vers Ciney.	»	»	14,083
2	Falmigneul à Beauraing.	»	»	11,857
3	Ronillen ou Tilleel de Freire, section de Reuillee à Semtet	25 août 1832. 24 septemb. 1832. 28 août 1834.	»	14,240
	Même route, section de Somtet au Tilleul de Fraire.	8 mars 1837.	»	12,749
4	Namur à Châtelet : 1re section de Selzinee à Flereffe.	15 novemb. 1837.	»	9,040
	2e Section de Floreffe à Fosses.	9 avril 1838.	»	7,197
5	Fusses à Philippeville : 1re section de Somtet à Philippeville	26 mars 1838.	»	12,144
	2e Section de Fosses à Somtet.	30 novemb. 1838.	»	10,534
6	Ciney à Rechefert : 1re section de Ciney au bois de St-Remy.	3 septemb. 1838.	»	15,559
	2e Section du bois de St-Remy à Rochefert.	20 juin 1839.	»	6,357
7	Ohey à Havelange.	15 octobre 1838.	»	9,883
				Routes décrétées mais non
8	Châtelet à Anthée, section de Mettet à Gougeies. . .	23 mars 1839.	»	5,924
9	Tilleul de Fraire vers Thully	28 mars 1839.	»	10,369
10	Gribelle à Gedinne	8 juillet 1839.	»	3,264
			»	143,200

MONTANT de la dépense y compris les indemnités de terrain.	SUBSIDE DE L'ÉTAT. Crédits de 6 et 2 millions.	Produit des barrières.	Non déterminé.	SOMMES réellement payées sur le crédit de 6,000,000.	OBSERVATIONS.
DE NAMUR.					
171,334 21	»	»	»	»	
136,736 08	»	»	»	»	
151,280 05	»	»	»	»	
171,000 00	»	»	»	»	Le gouvernement intervient pour un tiers dans la totalité des frais d'exécution de la route entière.
97,300 00	»	32,433 33	»	»	
85,200 00	»	28,400 00	»	»	
147,200 00	»	»	49,000	»	Idem.
93,700 00	»	»	31,200	»	Idem.
221,400 00	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	Les travaux ne sont pas encore adjugés.
106,850 00	»	»	»	»	
encore en cours d'exécution.					
»	»	»	»	»	Les travaux ne sont pas encore adjugés.
»	»	»	»	»	Idem.
»	»	»	»	»	Les travaux ne sont pas encore adjugés.
1,382,000 34	»	60,833 33	80,200	»	

ROUTES CONCÉDÉES.

ROUTES CONSTRUITES OU EN CONSTRUCTION

DEPUIS 1830.

Digitized by Google

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE de l'arrêté royal décrétant la route.	LONGUEUR. Routes pavées.	LONGUEUR. Routes empierrées.	MONTANT de la dépense présumée.
	PROVINCE				
	Néant.				
	PROVINCE				
	Routes concédées dont la				
1	Route réunissaot l'extrémité de la Rue Royale, hors de la porte de Schaerbeek, à Bruxelles, et le pont de Laeken.	15 août 1833.	1,665	»	136,000
2	Auderghem à Boitsfort.....	4 décemb. 1835.	2,356	»	27,345
	Routes concédées dont la				
	Néant.				
	Routes concédées dont la				
1	Bruxelles à Leeuw-St-Pierre, par Forest.	17 août 1834.	10,268	»	65,676
			14,289	»	229,021
	PROVINCE DE LA				
	Néant.				
	PROVINCE DE LA				
	Routes concédées dont la				
1	Grembergen à Elverseele.....	7 mai 1834.	6,931	»	57,500
2	Eoghien à Grammoot, sectioo de Grammoot à la limite de la Flandre et du Brabaot.....	29 août 1834.	7,535	»	146,435
3	Eenaeme à Maeter.....	10 avril 1838.	3,506	»	11,900
	Routes concédées dont la				
	Néant.				
	Routes concédées dont la				
1	Meulestede à Langerbrugge.....	»	2,073	»	»
			20,045	»	215,835

SUBSIDE DE L'ÉTAT.			SUBSIDES FOURNIS		SOMMES réellement payées sur le crédit de 6,000,000	OBSERVATIONS.
Crédits de 6 et 2 millions.	Produit des barrières.	Non déterminé.	par la province.	par les communes ou les particuliers.		
D'ANVERS.						
DE BRABANT.						
propriété revient à l'État.						
»	15,000	»	7,000	16,000		Cette route est construite.
»	»	»	»	»		Cette route est en construction.
propriété revient à la province.						
propriété revient à des communes.						
»	»	»	»	»		Cette route est construite.
»	15,000	»	7,000	16,000		
FLANDRE OCCIDENTALE.						
FLANDRE ORIENTALE.						
propriété revient à l'État.						
»	1.400	»	»	»		Cette route est achevée.
»	65,170	»	15,330	22,500		Cette route est en construction.
»	»	5,000	»	»		Cette route est terminée.
propriété revient à la province.						
propriété revient à des communes.						
»	»	»	»	»		La dépense d'exécution n'est pas connue.
»	66,570	5,000	15,330	22,500		Cette route est achevée.

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE de l'arrêté royal décrétant la route.	LONGUEUR. Routes pavées.	LONGUEUR. Routes empierrées.	MONTANT de la dépense présumée.
					PROVINCE
					Routes concédées dont la
1	Châtelet à Villers-Potterie.....	19 décemb. 1831.	»	4,260	»
2	Anderlues à Bascoup.....	15 mars 1833.	»	7,060	112,000 00
3	Binche à Beaumoet, par Merbes-le-Château.....	6 avril 1833.	»	16,300	286,797 00
4	Marchienne-au-Poet à Beaumoet.....	25 août 1833. 30 avril 1834.	»	22,868	451,416 52
5	Châtelet au Campinaire, sur la route de Charleroy à Namur.....	20 mai 1834.	»	6,713	155,000 00
6	Châtelineau à Farciennes.....	29 août 1834.	»	2,848	27,699 00
7	Eeghien à Grammont. Section d'Enghien a la limite de la province.....	29 août 1834.	6,135	»	215,963 00
8	Châtelet à Couillet.....	14 octobre 1835.	»	5,073	90,689 00
9	Landelies à la route de Marchienne-au-Pont à Beaumont.....	9 décemb. 1835.	»	1,134	10,000 00
10	Embranchement de Charleroy et Marcinelle vers la route de Marchienne-au-Pont à Beaumoet.....	25 août 1833. 10 février 1836.	»	9,358 et 6,171	213,339 00
11	Chimay vers Trélon (France).....	23 avril 1836.	»	8,693	75,000 00
12	Couillet à Gilly, par Moetigeies-sur-Sambre.....	24 juillet 1837.	»	5,412	122,800 00
13	Châtelineau au Wainage, avec embranchement vers Soleilmoet, sur la route de Charleroy à Namur.....	24 juillet 1837.	»	5,270	78,000 00
14	Marchienne-au-Poet à Charleroy.....	1er janvier 1838.	»	3,015	62,950 00
					Routes concédées dont la
1	Tournay vers Roubaix.....	25 juillet 1838.	10,746	»	321,277 04
2	Mons au Rœulx.....	4 mars 1839.	12,152	»	398,548 00
					Routes décrétées mais non
3	Thuin à Beaumoet.....	3 avril 1835.	»	12,217	183,656 47
4	St-Ghislain à Ghislenghien.....	27 mars 1837.	23,756	»	673,714 56
5	Chimay vers Couviu.....	23 septemb. 1838.	»	7,093	92,250 00
6	Chimay vers Rooroy.....	31 juillet 1838.			
7	Fleurus à Gosselies.....	26 novemb. 1338.	40,000	»	»
8	Paturages à Givry.....	25 novemb. 1838.			
9	Tourcay à Frasees.....	»			
					Routes concédées dont la
1	Ghlin à Baudour, avec embranchements vers Sirault et Herchies.....	22 janvier 1835.	8,738	»	60,070 00
2	Wiheries à la frontière de France.....	14 octob. 1835.	4,525	»	»
3	Continuation jusqu'à Sirault du 1er embranchement de la route de Ghlin à Baudour.....	»	1,632	»	»
			107,681	123,483	3,621,169 59

SUBSIDE DE L'ÉTAT.			SUBSIDES FOURNIS		SOMMES réellement payées sur le crédit de 6,000,000	OBSERVATIONS.
Crédits de 6 et 2 millions.	Prodnit des barrières.	Non déterminé.	par la province.	par les communes ou les particuliers.		
DE HAINAUT.						
propriété revient à l'État.						
»	»	»	»	»		La dépense d'exécution n'est pas connue.—
»	9,900	»	10,000	»		Cette route est livrée au roulage.
12,000 00	»	»	28,000	»		Idem.
»	60,000	»	»	»		Les travaux ne sont pas commencés.
						Cette route est achevée.
»	»	»	»	»		Idem.
»	»	»	»	»		Idem.
»	»	»	30,000	»		Voir pour cee subsides la partie située dans la Flandre orientale. — Cette partie de route est terminée.
»	»	»	»	»		Cette route est achevée.
»	»	»	»	»		Les travaux ne sont pas commencée.
»	25,000	»	»	»		Ces embranchements sont en construction.
»	20,000	»	»	28,000		Cette route est livrée au roulage.
»	»	»	»	»		Les travaux sont terminés.
						Les travaux ne sont pas commencés.
»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»		Idem.
propriété revient à la province.						
30,000 00	»	»	110,000	»	7,500	Cette route est en construction. — Les communes intéressées contribuent dans la somme de 110,000 fr.
»	»	71,703	127,297	»	»	Les travaux ne sont pas commencés. — Les communes intéressées et les particuliers contribuent dans la somme de 127,297 fr.
encore en cours d'exécution.						
»	»	40,000	»	40,000		
»	»	125,000	»	»		
23,062 50	»	»	»	»		
328,297 00	»	»	»	»		Cette longueur n'est qu'approximative.
propriété revient à des communes.						
»	»	»	»	»	»	Cette route est ouverte au roulage.
»	»	»	»	»	»	La dépense d'exécution n'est pas connue. Cette route est en construction.
»	»	»	»	»	»	Cette route est achevée. La dépense d'exécution n'est pas connue.
393,359 50	114,900	236,703	305,297	68,000	7,500	

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE de l'arrêté royal décrétant la route.	LONGUEUR. Routes pavées.	LONGUEUR. Routes empierrées.	MONTANT de la dépense présumée.
					PROVINCE
					Routes concédées dont la
1	Huy à Tirlemont, partie s'étendant depuis le faubourg de Statte, à Huy, jusqu'à l'entrée de Hannut.....	17 juillet 1830.	1,565	20,290	237,941
2	Hodimont à Ensival.....	19 décemb. 1831.	»	1,391	60,000
3	Aubel à la Minerie.....	30 avril 1835.	»	5,902	128,583
4	Jemeppe au Dierin-Patar.....	11 décemb. 1833 31 octob. 1834.	»	4,715	150,000
5	Fond-de-Gotte à Prayon.....	11 avril 1837.	»	6,070	133,664
					Routes concédées dont la
1	Bierset à Hannut, partie de Bierset à Limont.....	29 décemb. 1833.	»	8,329	200,644
			1,565	45,797	910,832
					Routes concédées dont la
					Néant.
					PROVINCE DE
					Néant.
					PROVINCE DE
					Néant.
					PROVINCE
					Routes concédées dont la
1	Eghezée à Taviers.....	27 septemb. 1834.	3,382	»	14,000
2	Ligny à Denée.....	16 janvier 1835.	»	26,352	451,897
3	Wainage au Mazy	3 juin 1838.	»	14,327	312,605
			3,382	40,679	778,502

Digitized by Google

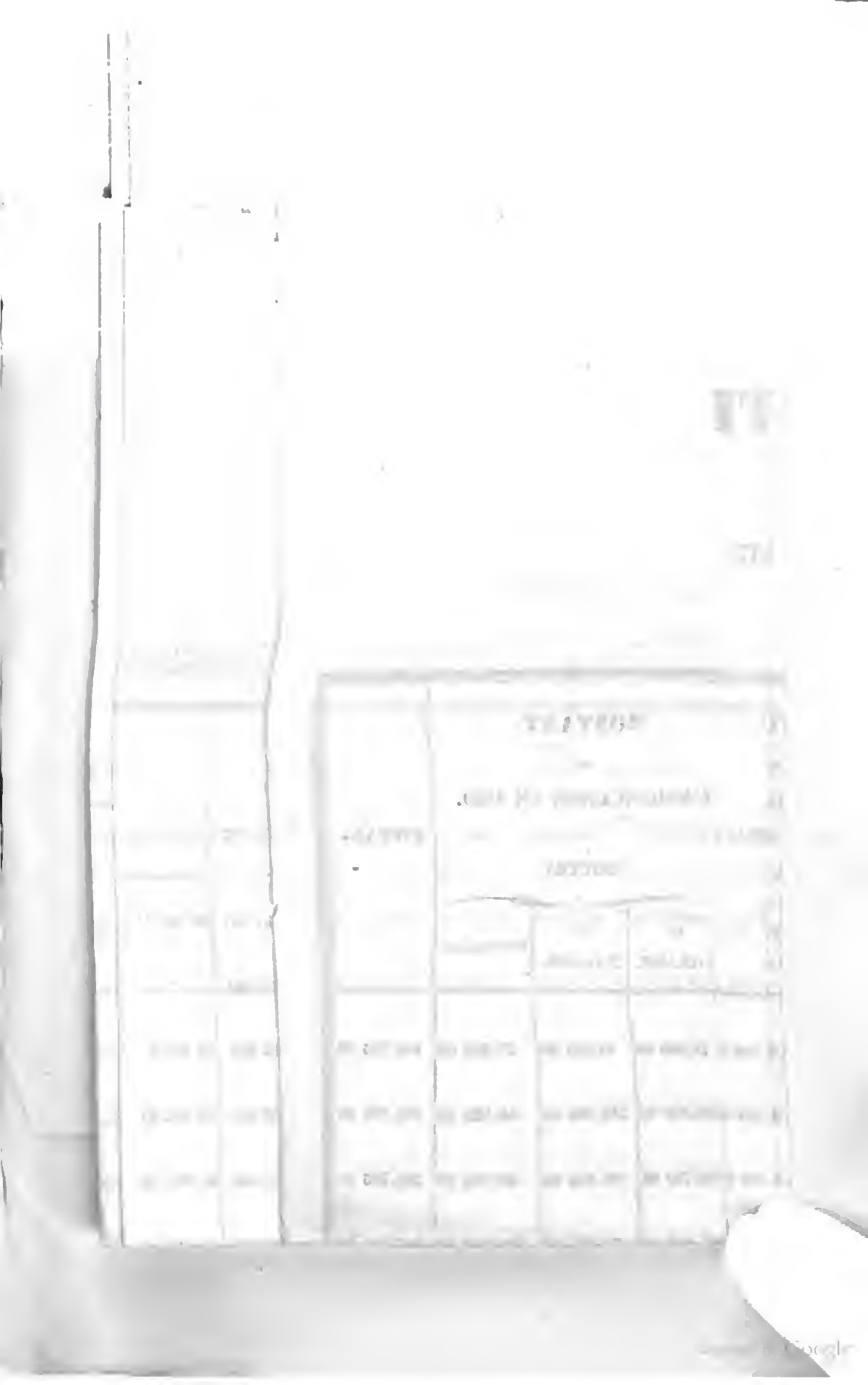
SUBSIDE DE L'ÉTAT.			SUBSIDES FOURNIS		SOMMES réellement payées sur le crédit de 6,000,000	OBSERVATIONS.
Crédits de 6 et 2 millions.	Produit des barrières.	Non déterminé.	par la province.	par les communes ou les particuliers.		
DE LIÉGE.						
propriété revient à l'État.						
»	80,000	»	61,768 28	»	»	Cette route a été reprise par l'État.
»	»	»	»	»	»	Cette route est construite.
»	»	25,763	20,000 00	»	»	La société concessionnaire fait la cession immédiate de cette route à l'État, moyennant le subside ci-contre.
»	»	20,000	12,000 00	»	»	Les travaux viennent d'être adjugés.
»	»	»	»	»	»	Les travaux ne sont pas commencés.
propriété revient à la province.						
»	86,000	»	»	»	»	Cette section est terminée.
»	166,000	45,763	93,768 28	»	»	
propriété revient à des communes.						
LIMBOURG.						
LUXEMBOURG.						
DE NAMUR.						
propriété revient à l'État.						
»	»	»	»	»	»	Cette route est achevée.
»	»	»	»	»	»	Il n'y a encore qu'une partie de cette route qui est construite.
»	»	»	»	»	»	Les travaux ne sont pas commencés
»	»	»	»	»	»	

TABLEAU

Des subsides offerts à l'État par les provinces, les communes et les particuliers, et acceptés en vertu de l'art. 5 *de la loi du* 10 *mars* 1838.

INDICATION DES ROUTES.	SUBSIDES VOTÉS PAR		
	la province.	les communes.	les particuliers.
PROVINCE			
Anvers à Berg-op-Zoom	»	»	9,500
PROVINCE DE LA			
Roulers à Iseghem	30,000	50,000	»
Kerkhove à Vive-St-Eloy	50,000	7,000	»
Wervicq à Comines	30,000	15,400	»
Poperioghe à Steenvoorde	35,000 17,250	30,000	»
Thielt à Eecloo, partie située dans la Flandre occidentale	55,176	55,176	»
PROVINCE			
Huy à Tirlemont	»	1,000	»
Id. id.	61,768 28	»	»
Marche à Terwagne	50,340 72	»	»
Liége à Maestricht	140,000 00	8,500	111,500
Huy à Stavelot	120,000 00	28,875	106,400
PROVINCE DE			
Ruremonde à Horn	73,660	»	»
Bilsen à Tongres	80,000	35,227 46	»
Diest à Beeringen	»	12,000 payable en 10 ans.	»
PROVINCE DE			
Champlon à Recogne	30,000	10,000	»
Bastogne à Aywaille	30,000	»	»
TOTAUX	803,195	253,178 46	227,400

DATE de l'arrêté royal acceptant les subsides.	SOMMES VERSÉES dans les caisses de l'Etat au 12 novembre 1839.	OBSERVATIONS.
D'ANVERS.		
15 octobre 1838.	4,750	M. le baron Philippe De Pret a donné.....fr. 8,000 M. Lebot et sa sœur, veuve Le Corbosier..... 500 M^me^ Gillis, née De Pret..... 1,000 Total..... 9,500
FLANDRE OCCIDENTALE.		
23 mai 1838.	30,000 30,000 10,000 10,000	L'administration communale de Roulers a voté....fr. 30,000 » » d'Isegbem » .... 10,000 » » de Rumbeke » .... 10,000 Total.....fr. 50,000
20 août 1838.	50,000	La commune d'Anseghem a voté.....fr. 3,000 » de Waereghem..... 4,000 Total.....fr. 7,000
30 avril 1838.	30,000	Le conseil communal de Comines a voté.....fr. 15,400
16 octobre 1839.	20,000	Le conseil communal de Poperingbe a voté fr. 20,000 et celui d'Ypres fr. 10,000; cette dernière somme payable en cinq années.
14 nov. 1838.	»	Les communes de Thielt et de Ruyssoledo fourniront chacune la moitié de la somme de fr. 55,176.
DE LIÉGE.		
12 mai 1838.	»	Le conseil communal de Hannut a voté une somme de fr. 1,000, en remplacement des travaux de terrassements qu'il s'était engagé à faire exécuter pour la construction de la route.
15 mai 1839.	»	
10 août 1839.	»	
6 juin 1839.	»	Depuis l'arrêté royal ci-contre, 50 nouvelles actions, de fr. 500 chacune, ont été prises; savoir : 50 par la ville de Liége et une par le sieur Dumonlin, à Waodre.
30 juin 1839.	»	
LIMBOURG.		
14 mai 1838.	»	
23 sept. 1838.	»	La commune de Bilsen a voté.....fr. 10,000 00 » de Hoesselt..... 6,000 00 » de Muesterbilsen..... 4,227 46 La ville de Tongres..... 15,000 00 Total.....fr. 35,227 46
»	600 1,000	La route est construite. La ville de Diest a voté.....fr. 10,000 00 La commune de Paal..... 1,000 00 » de Beeringen..... 1,000 00 Total.....fr. 12,000 00
LUXEMBOURG.		
19 mai 1838.	30,000	La route est déjà construite.
»	10,000 30,000	La commune de St-Hubert a voté fr. 10,000.
	256,350	





CHAPITRE IV.

RÉCAPITULATION : EXAMEN DES OPÉRATIONS ET DES RÉSULTATS.

PRÉAMBULE.

Maintenant que toutes les opérations du chemin de fer, par rapport tant à la construction qu'à l'exploitation, sont connues, il nous reste à les apprécier dans leur ensemble, ce qui ne peut se faire qu'en établissant un parallèle entre les dépenses et les recettes présumées en 1834 et effectuées réellement. Les moyens, par la nature des choses, étaient en rapport avec le but; le but a été dépassé, les moyens ne pouvaient rester les mêmes; il y a là une corrélation que l'on ne peut perdre de vue.

L'idée première était de mettre le port d'Anvers et l'Escaut en rapport avec Cologne et le Rhin; l'embranchement sur la capitale paraissait la seule extension nécessaire.

Une deuxième idée est venue se joindre à celle-ci, c'est de suppléer, au besoin, à l'Escaut, en rattachant également le port indépendant d'Ostende au Rhin; la liberté de l'Escaut entre la mer et le port d'Anvers paraissait d'autant plus assurée, qu'il existerait un moyen direct de communication du Rhin avec la mer du Nord à Ostende.

Sous l'un et l'autre point de vue, le chemin de fer se présentait comme voie commerciale; c'était le caractère dominant.

La crainte de voir se rompre dans le pays même l'équilibre du système des communications, a fait naître, dans le cours de la discussion de la loi du 1er mai 1834, une troisième idée : rattacher le Hainaut à Bruxelles et à Anvers, en assurant à cette province les mêmes avantages qu'à la province de Liége.

Telle est la succession d'idées qui a amené la loi du 1er mai

1834, idées toutes conçues dans l'hypothèse que le chemin de fer servirait principalement au transport des choses.

Le 5 mai 1835, la 1re section du chemin de fer a été ouverte. C'est, en quelque sorte, sur parole qu'avait été rendue la loi du 1er mai 1834, et cependant le pays, par une espèce de vague pressentiment, s'était vivement associé à ce vote. Le public s'est bientôt trouvé en présence d'un fait dont les résultats n'ont pas tardé à dépasser toutes les conjectures, toutes les espérances. D'autres idées se sont emparées des esprits : la question s'est déplacée ou, pour mieux dire, elle s'est agrandie; le transport des hommes est devenu l'idée dominante; l'on a compris qu'une révolution s'opérait dans les relations sociales; les conditions de la locomotion allaient être changées pour tout le monde.

C'est sous l'empire de ces idées nouvelles que, lorsqu'il s'est agi, en décembre 1836, de proroger la loi qui autorise le gouvernement à concéder des voies de communication, et notamment des chemins de fer, le Sénat y a mis une réserve relativement à la ligne de Gand à la frontière de France par Courtray (1), réserve que la Chambre des Représentants a adoptée.

C'est pour satisfaire à cet amendement, que, le 8 mai 1837, je fus chargé par le roi de présenter un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le gouvernement à établir, aux frais de l'État, un chemin de fer de Gand à la frontière de France, par Courtray, avec un embranchement sur Tournay.

Mais les esprits avaient encore marché; bien que trois sections seulement fussent livrées à la circulation, le nouveau moyen de communication était tellement apprécié, comme

---

(1) Loi du 31 janvier 1836, art. unique : « La loi du 19 juillet 1832 » (*Bulletin officiel*, n° 519) sur les concessions de péage, est prorogée » au 1er janvier 1837. Néanmoins le chemin à ornières en fer, destiné à » relier la Belgique avec la France, dans la direction de Gand vers Lille, » ne pourra être concédé qu'en vertu d'une loi. »

bienfait social, que l'on en était arrivé à croire que les provinces placées en dehors du système, se trouveraient dans un véritable état d'infériorité.

Trois provinces restaient en dehors du réseau des chemins de fer : l'on proposa de les y comprendre, et cet amendement fut adopté par les deux Chambres.

C'est ainsi que la loi du 26 mai 1837 compléta celle du 1er mai 1834, en donnant au système des chemins de fer son caractère définitif.

Nous voilà donc bien loin du point de départ de 1834; il ne s'agit plus d'une simple voie industrielle et commerciale, destinée à servir de jonction à deux fleuves, mais d'un vaste système de communications, reliant entre elles les populations belges et les rattachant aux nations voisines; double but également politique, le chemin de fer devenant ainsi, dans ses nouveaux développements, un moyen d'unité nationale et d'alliance européenne.

Ce n'est donc pas seulement avec les idées de 1834 qu'il faut juger le chemin de fer; réduit à une ligne de transit d'Anvers au Rhin, le chemin de fer n'aurait jamais acquis ce caractère de grandeur et de popularité; renfermé dans un cercle aussi exclusif, ne traversant que trois provinces, il n'aurait pas tardé à devenir un sujet de jalousie, au lieu d'être un principe de fusion.

Nous avons donc demandé au chemin de fer autre chose et plus que nous ne lui demandions en 1834.

En agrandissant le but, nous avons dû agrandir les moyens; ainsi le voulait la force des choses.

Reportons-nous à l'année 1834, en rappelant ce que nous nous promettions alors.

§ 1er.

Mouvement présumé, à l'époque de la discussion de la loi du 1er mai 1834.

« Quoique nous ayons la conviction profonde qu'avant la » dixième année d'existence de la nouvelle route, la circulation » actuelle, déjà si animée, entre Anvers, Bruxelles, Liége et les » autres villes intermédiaires, triplera, au moins en ce qui » concerne les voyageurs, et contribuera ainsi à couvrir la » plus grande partie des dépenses d'établissement et d'entre- » tien, nous n'établirons toutefois nos calculs que sur le mou- » vement actuel, augmenté seulement d'un tiers ou d'un cin- » quième, suivant l'importance des relations des villes entre » elles, augmentation qui n'est nullement douteuse, lorsque » l'on considére la progression beaucoup plus forte qui a eu » lieu depuis quelques années, à mesure de l'organisation » plus régulière des messageries. »

C'est ainsi que les deux ingénieurs, chargés de la première étude du chemin de fer, s'exprimaient dans leur mémoire de 1833 (1).

Pour rendre plus facile la comparaison de ce mouvement présumé avec le mouvement actuel, nous nous renfermerons dans ce que nous avons appelé la conception première, comprenant la ligne d'Anvers à la frontière de Prusse et l'embranchement sur Bruxelles.

Il s'agissait de faire 16 à 22 kilomètres à l'heure. C'était la plus grande vitesse pour les convois de voyageurs (2).

---

(1) P. 73, 3e édition, Bruxelles, chez Lacrosse. C'est à cette édition que nous renverrons, attendu qu'elle est encore dans le commerce. Les deux autres sont épuisées.

(2) « A l'égard du trajet entre Anvers, Liége et Verviers, en employant

On supposait que le transport se ferait à raison de 6 centimes par personne et par kilomètre ; distinguant le halage du péage, on attribuait au péage 4 ½ et au halage 1 ½ centimes.

C'est d'après ces bases qu'a été dressé en 1833, le tableau suivant, n° XXVI, en supposant toutefois, pour le péage, une moyenne de 4 centimes seulement, par personne et par kilomètre.

---

pour les marchandises une vitesse de 10 milles à l'heure, on arriverait à Liége en 7 à 8 heures et à Verviers en moins de 9 heures.

» Relativemeot au transport des voyageurs, on pourra adopter une vitesse plus accélérée d'un tiers, environ, que celle des marchandises, sans qu'il en résulte la moindre coofusion dans les rencontres : les heures de départ et d'arrivée des messageries étant fixes et le moment de leur passage connu à l'avance pour tous les points de la route, les conducteurs de marchaodises régleront leur marche en cooséquence. Ainsi, quoique la plus grande vitesse imprimée aux marchandises ne dépassera pas 16 kilomètres à l'heure, celle des voitures publiques pourra cependant s'élever à 20 kilomètres au moins ; et, à ce taux, on arriverait d'Anvers à Cologne en 12 heures, et à Liége, en 5 à 6 heures de temps; ce qui, sans aucun doute, satisfera les besoins du commerce. » (Mémoire de 1833, p. 57 à 58.)

A la page 74 du même Mémoire, il est dit que la vitesse pour les voyageurs sera de 18 à 22 kilomètres par heure.

(*Tableau n° XXVI.*)

Tableau de la circulation présumée des voyageurs et du produit des péages, à raison de 4 centimes par personne et par kilom. (1).

ENTRE :	NOMBRE DE PERSONNES. Mouvement actuel.	NOMBRE DE PERSONNES. Mouvement présumé.	DISTANCE du parcours.	DROIT par distance.	PRODUIT présumé.
Anvers et Malines.	74,000	98,000	24	» 96	94,080
Anvers et Lierre	9,000	12,000	5	» 20	2,400
Lierre et Malines	3,000	4,000	5	» 20	800
Malines et Bruxelles	75,000	100,000	22	» 88	88,000
Bruxelles et Louvain	85,000	10,000	46	1 84	18,400
Malines et Lonvain	19,000	25,000	24	» 96	24,000
Louvain et Tirlemont	46,000	55,000	18	» 72	39,600
Tirlemont et Waremme . . .	25,000	30,000	26	1 04	31,200
Waremme et Liége		30,000	26	1 04	31,200
Liége à Chaudfontaine . . .	43,000	57,000	7	» 28	15,960
Chaudfontaine à Verviers . .	15,000	19,000	19	» 76	14,440
Liége, Verviers et Aix, par Battice	6,000	5,000	26	1 04	5,200
	400,000	445,000	Distance moyenne parcourue, 20 1/2		365,280
A ce produit du péage, il fallait ajouter, dans le cas où le gouvernement eût effectué lui-même le transport, pour avoir le revenu total, le produit du halage à raison de 1 1/2 c. par personne et par kilomètre, c'est-à-dire					136,980
La recette totale à effectuer sur le mouvement présumé de la circulation devait donc s'élever, péage et halage compris, à la somme de.					502,260
pour le transp^t de 445,000 personnes à une distance moyenne de 20 1/2 kilom.					

(1) Pag. 74, 3e édition, du Mémoire de 1833.

A ce produit de la circulation des voyageurs, montant à . . . . . fr.		502,260
devait s'ajouter aussi, comme produit présumé des marchandises sur les mêmes sections, toujours d'après les prévisions de 1833 (p. 73-76 et 77), la somme de		1,884,414
Ensemble pour produit total brut . . fr.		2,386,674
Pour connaître le *revenu net,* il y a à déduire de cette recette totale brute,		
1° *Du chef du péage :*		
La part des frais incombant au propriétaire de la route, s'élevant :		
Pour dépenses annuelles d'entretien et d'administration des travaux (p. 49), à . . .	315,400	
Pour frais de recette des péages (p. 66).	59,600	
Ensemble.	375,000	
2° *Du chef du halage :*		
La part des frais incombant à l'entrepreneur des transports, s'élevant (p. 73-77) :		1,285,832
Pour le service { des voyageurs . . 136,980 / des marchandises 773,852 }	910,832	
Partant, produit net . . . . . fr.		1,100,842

C'est ce produit de un million cent mille huit cent quarante deux francs qui devait servir à couvrir les intérêts du capital tel qu'il était évalué alors.

Nous croyons superflu de parler des lignes qui constituent l'extension donnée à la conception première ; nous nous bornerons à rappeler que le mouvement d'alors était évalué de la manière suivante (1) :

---

(1) P. 92, pour la ligne jusqu'à Ostende.

Entre Bruxelles et Gand	60,000	personnes.
» Anvers et Gand	35,000	»
» Termonde et Gand . . .	5,000	»
» Termonde et Malines. . .	5,000	»
» Ostende, Bruges et Gand .	38,000	»

Quand il s'est agi, après l'expérience acquise, de former, en mai 1837, le tableau du mouvement présumé des voyageurs pour la ligne de Gand par Courtray à la frontière de France et à Tournay, on a dû admettre d'autres bases; aussi ce tableau (1) appartient-il à un autre ordre d'idées et ne doit-il point trouver sa place ici.

---

(1) P. 189 du rapport du 1er mai 1837, édition Lacrosse; annexe du rapport de l'exposé des motifs du 8 mai 1837, n° 255, session 1836 à 1837.

§ 2.

Parallèle, quant au nombre des voyageurs, entre le mouvement présumé de 1834 *et le mouvement réel; conséquences de l'accroissement du nombre des voyageurs.*

Pour rendre ce parallèle plus facile, nous revenons à la conception première.

Nous avons vu qu'il s'agissait de transporter en tout, sur la ligne d'Anvers à la frontière de Prusse et de l'embranchement de Malines à Bruxelles, moins d'un demi-million de voyageurs, parcourant chacun, en moyenne, une distance de 20 ½ kilomètres.

La section de Bruxelles à Malines, formant ce que l'on appelait l'embranchement de la ligne principale, ouverte le 5 mai 1835, a été exploitée seule jusqu'au 3 mai 1836, c'est-à-dire pendant un an.

On a transporté 563,210 voyageurs, parcourant une distance moyenne de plus de 19 kilomètres.

La section de Malines à Anvers, ouverte le 5 mai 1836, a été exploitée, conjointement avec la section de Bruxelles à Malines, jusqu'au 31 décembre 1836, c'est-à-dire, pendant 8 mois.

On a transporté pendant cette période, formant les deux tiers de l'année, 729,545 voyageurs, sur une distance moyenne de 32 kilomètres, c'est-à-dire que, pour l'année, on aurait transporté un million de personnes.

Chacun est à même, à l'aide des tableaux nos XIV à XIX, de continuer le parallèle entre le mouvement présumé et le mouvement réel; nous passons à l'indication des conséquences qui devaient inévitablement résulter de la différence entre la réalité et les premières prévisions.

De cet accroissement du nombre des voyageurs résultent des conséquences qui s'offrent d'elles-mêmes à l'esprit; nous nous arrêterons aux principales.

1° *Insuffisance du matériel :* On avait supposé qu'entre Bruxelles, Anvers et la frontière de Prusse, on transporterait environ un demi-million de voyageurs, mais seulement sur une distance moyenne de 20 kilomètres pour chaque voyageur. Nous avons vu que, de mai 1835 à mai 1836, on a transporté sur la seule section de Malines à Bruxelles plus d'un demi-million d'hommes à la même distance environ; dès-lors on pouvait dire d'une manière générale que cette section, recevant seule autant de voyageurs qu'on en avait supposé pour toutes les sections, le matériel présumé devenait nécessairement insuffisant.

2° *Insuffisance des stations :* Il est évident que les stations doivent être en rapport avec le nombre de voyageurs à recevoir et le matériel à y placer.

Pouvait-on prévoir que les voyageurs se présenteraient à certains jours aux stations, non par centaines, mais par milliers?

3° *Accélération de vitesse :* Le *maximum* de la vitesse ne devait guères dépasser 4 lieues à l'heure; l'idée dominante devenant le transport des hommes, cette vitesse a été plus que doublée, c'est-à-dire, qu'il a fallu des machines plus fortes et des moyens d'alimentation plus intenses.

4° *Augmentation de tous les frais d'exploitation, tant en personnel qu'en matériel :* Cette conséquence est tellement évidente que, lorsque le gouvernement a demandé fr. 1,348,000, pour l'exploitation, en 1837, des trois sections alors ouvertes et de trois à ouvrir vers le milieu de l'année, personne n'a songé à rappeler que l'on n'avait pas même proposé cette somme pour exploiter la ligne toute entière; c'est qu'il était admis, dès-lors, par tout le monde, que le but ayant changé, les moyens devaient changer.

5° *Élargissement de la voie :* Cette modification a été introduite par uu heureux pressentiment dès la mise à exécution

de la loi du 1er mai 1834 : on avait d'abord supposé (1) que la voie pourrait n'être que de 1m,40; on lui a donné 1m,50, c'est-à-dire, la largeur du chemin de fer de Liverpool à Manchester et de presque tous les chemins de voyageurs (2); évidemment, après le résultat obtenu pour la section de Bruxelles à Malines, il fallait maintenir cette largeur (3).

6° *Deuxième voie :* Enfin, la 2e voie continue sera probablement bientôt une nouvelle nécessité; le mouvement réel des hommes et des choses exigera ce que n'aurait pas exigé le mouvement prévu en 1834; l'on s'était borné à proposer la 2e voie sur la ligne de Bruxelles à Anvers, et un redoublement de voie d'environ un cinquième de la longueur sur les lignes de Malines à la frontière de Prusse et à Ostende, redoublement de voie dont l'ensemble présente un développement de 73,000 mètres; c'est dans ces limites que l'administration s'est renfermée.

---

(1) Pag. 37, édition Lacrosse.

(2) Il n'existe encore que trois chemins de fer dont la voie soit plus large : les chemins de fer de Londres à Bristol (*Great Western*), de St-Pétersbourg à Zarskoe-Selo et celui d'Amsterdam à Harlem.

(3) Cette modification a été annoncée dans les observations annexées au premier rapport sur le chemin de fer, pag. 6, du 4 août 1835, n° 5, *session* 1835-1836.

§ 3.

Parallèle, quant aux conditions de transport (temps et argent), entre le mouvement des diligences, avant 1835, *le mouvement présumé du chemin de fer en* 1834 *et le mouvement réel.*

Nous avons déjà fait remarquer que dans les publications antérieures au vote de la loi du 1er mai 1834, on distinguait entre le halage et le péage; voici pourquoi : on supposait que le gouvernement se bornerait à construire le chemin de fer et que l'exploitation en serait abandonnée au public, en d'autres termes, qu'elle serait libre.

C'est d'après cette distinction qu'ont été calculées, en 1834, les dépenses et les recettes, c'est-à-dire, que le coût du transport, tant pour les personnes que pour les choses, devait être divisé en deux parties :

La première, le péage ou droit de barrière revenant de droit à l'État et devant servir à couvrir les intérêts des frais de construction de la route proprement dite et de son entretien;

La deuxième, le halage ou fret, comprenant la part qui revient aux messagistes ou expéditeurs des transports, et qui doit servir à couvrir les intérêts du prix d'achat de voitures, de machines et de tous frais d'exploitation quelconque, tels que bâtiments pour bureaux de messageries, entrepôts, remises, salles d'attente, ateliers, etc. Enfin tous les frais de transport proprement dit, comme cela a lieu pour les routes, canaux et rivières.

C'est dans le cas seulement où le gouvernement s'emparerait du monopole des transports, idée alors odieuse et généralement repoussée et qui est devenue aujourd'hui une nécessité, un axiôme, qu'on devait être amené à réunir le péage au halage, le premier appartenant à l'État, comme propriétaire de la route, et le second lui revenant comme entrepreneur messagiste, pour n'en faire qu'un coût total du

(*Tableau n° XXVII.*)

port par diligences, le tarif projeté en 1834 *et*

	ANCIENNES MESSAGERIES.		ÉCONOMIE			
			Sur les propositions primitives.		Sur les moyens de communication, existant avant 1834.	
RES. MOYENNE.	DURÉE DU TRAJET.	PRIX.	EN TEMPS.	EN ARGENT.	EN TEMPS.	EN ARGENT.
Fr. c.	Heures.	Fr. c.				
»	»	»	»	»	»	»
»	14	»	»	»	»	»
6 00	12 à 13	14 00	$\frac{1}{5}$	9 °/₀	$\frac{2}{5}$	57 °/₀
5 50	10 à 11	12 00	$\frac{1}{3}$	$15\frac{1}{3}$ °/₀	$\frac{1}{5}$ *	54 °/₀ *
2 25	4 à 5	4 50	$\frac{2}{5}$	$11\frac{1}{2}$ °/₀	$\frac{2}{3}$ *	50 °/₀ *
3 25	4 à 5	4 00	$\frac{1}{3}$	23 °/₀	$\frac{1}{3}$	19 °/₀
6 50	10	7 50	$\frac{1}{3}$	$1\frac{3}{4}$ °/₀	$\frac{1}{3}$	14 °/₀
2 00	$2\frac{1}{2}$	2 00	$\frac{3}{8}$	$20\frac{3}{4}$ °/₀	$\frac{1}{3}$	—
. . . . .			$\frac{1}{3}$	15 °/₀	$\frac{1}{3}$	33 °/₀
						Savoir :
nés, l'économie n'est que par suite de l'obligation à Liége.					Diligences	15 °/₀
					Chars-à-bancs. . . .	30 °/₀
					Waggons	60 °/₀



transport : ce qui existe actuellement dans les tarifs du gouvernement.

Pour comparer le tarif *présumé de* 1834, au *tarif actuel de* 1839, il faut donc opérer cette réunion du halage et du péage.

Nous avons déjà eu occasion de rappeler que la *vitesse, promise en* 1834 *aux voyageurs,* devait être au *maximum* de 22 kilomètres à l'heure.

Nous avons aussi rappelé quelle était la circulation des voyageurs par les diligences ; il nous reste à dire de quelle manière elle se faisait.

Nous établirons un parallèle entre les 3 situations suivantes :

1° Voyage en diligence, avant 1835 ;

2° *Voyage présumé* (1834) par le chemin de fer ;

3° *Voyage réel* par le chemin de fer.

Ce parallèle fait l'objet du tableau ci-joint. (*Tabl. n°* XXVII.)

En 1834, le chemin de fer avait promis de faire mieux que les diligences.

Il a fait même mieux qu'il n'avait promis.

Choisissons un exemple : *le voyage de Bruxelles à Liége.*

Par les diligences, le voyage se faisait en 10 à 11 heures, à raison d'un prix moyen de 12 fr.

Par le chemin de fer, d'après les promesses de 1834, il devait se faire en 6 heures, à raison d'un prix moyen de 6 fr. 50 c.

Il se fait aujourd'hui en moins de 4 heures, à raison d'un prix moyen de 5 fr. 50 c.

Il y a donc, pour le voyageur, économie :

Sur les diligences, de $^3/_5$ pour le temps et $^1/_2$ pour l'argent,

Sur les prévisions de 1834, de $^1/_3$ pour le temps et de 15 p. °/₀ pour l'argent.

Le tableau n° XXVII offre d'autres cas, non moins remarquables.

Il en résulte, en général, que nous avons, pour le voyageur, augmenté la vitesse promise et diminué le tarif annoncé en 1834.

§ 4.

Parallèle, quant aux produits, entre le mouvement présumé de 1834 *et le mouvement réel; nombre de lieues de route parcourues chaque année et coût du transport par lieue.*

En comparant dans le § précédent le *tarif actuel* avec les bases *supposées* en 1834, nous avons établi que le tarif était en dessous de ces bases.

Cependant, eu égard au nombre de voyageurs, le produit est, au total, plus considérable: c'est ce qui résulte du tableau ci-joint, nº XXVIII:

Pour les 13 sections aujourd'hui exploitées, le mouvement des voyageurs était supposé moyennement de 748,000 personnes en tout, à une distance de 29 kilomètres.

En 1838, l'exploitation de 6 sections, pendant les 3 premiers mois de l'année, de 8 sections pendant les 4 mois suivants et de 10 pendant les 5 derniers mois (ce qui équivaut à 8 sections durant l'année entière), a offert un mouvement de 2,238,303 personnes, transportées à 26 kilomètres, ou de plus de 2 millions de personnes à la distance réduite de 29 kilomètres.

Sous le rapport des recettes, le parallèle est non moins remarquable.

Pour ces 13 sections, la recette brute annuelle était présumée de fr. 1,191,610; ce qui devait laisser, après déduction des frais (halage et péage), fr. 857,680.

Les 10 sections exploitées, non pas toute l'année, mais une partie de l'année 1838, ont produit pour les voyageurs seuls, et déduction faite des frais de transport, fr. 1,200,000.

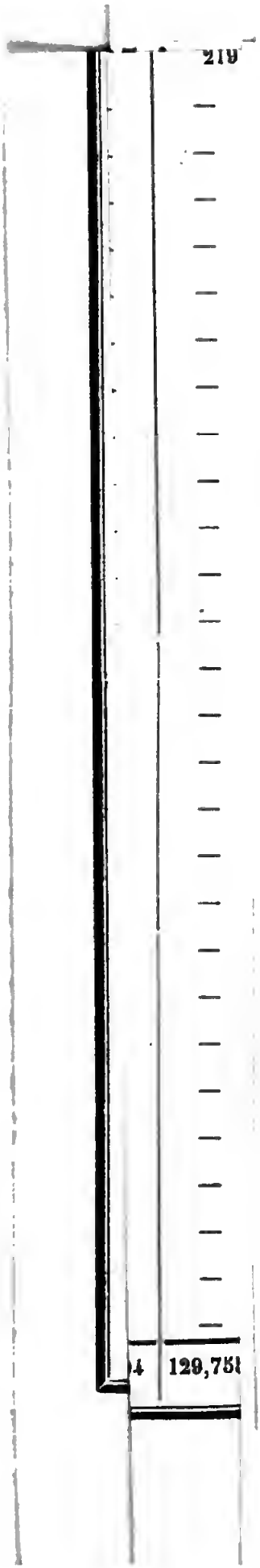
Nous acceptons ces comparaisons, malgré la situation incomplète actuelle, le transport des marchandises n'étant pas

(*Tableau n°* **XXVIII.**)

nent des voyageurs.

EFFECTIF PAR EXERCICE.				PRODUIT MOYEN MENSUEL EFFECTIF.
ère.	1837. Année entière.	1838. Année entière.	1839. (10 mois.)	TOTAL PAR BUREAU PRINCIPAL.	
	473,402 39,376	847,268 39,659	833,431 41,990	2,782,643	51,530
	373,557 2,092	455,993 25,335	441,364 16,891	1,594,478	37,963




219
4 129,75

encore définitivement organisé, et le système n'existant pas encore dans son ensemble.

Ce qui nous conduit à une autre réflexion qui doit frapper quiconque jetera les yeux sur le tableau ci-joint, n° XXVIII : c'est l'effet de la réaction de chaque section nouvellement ouverte sur chaque section précédemment ouverte.

Ainsi le bureau de Bruxelles, qui, pour l'exploitation d'une section, n'avait reçu, en 1835, pendant 8 mois, que fr. 136,000, en a reçu successivement au fur et à mesure de l'ouverture des nouvelles sections :

En 1836.	fr. 371,000
En 1837.	512,000
En 1838.	886,000
Et enfin pendant les dix 1ers mois de 1839 .	874,000

Cette appréciation de la situation financière serait incomplète, si nous ne constations en outre l'économie obtenue en 1839 sur les frais d'exploitation, résultat qui doit être présenté par lieue de parcours.

A cet effet, nous avons fait dresser, d'après les livres de locomotion tenus avec une scrupuleuse exactitude dans les bureaux de l'administration des chemins de fer en exploitation, un tableau indiquant le nombre de lieues parcourues par chaque locomotive, année par année. (*Tableau n° XXIX, ci-annexé.*)

Le nombre de lieues parcourues chaque année, étant connu, et la dépense totale annuelle l'étant également, il est facile de savoir ce qu'a coûté le parcours d'une lieue.

C'est ainsi que nous nous sommes trouvés à même de former le tableau suivant :

(*Tableau n° XXX.*)

TABLEAU *indiquant par année les dépenses d'exploitation des transports et le nombre total de lieues parcourues par les locomotives et convois.*

EXERCICES.	DÉPENSES ANNUELLES D'EXPLOITATION.				NOMBRE DE LIEUES parcourues.	DÉPENSES D'EXPLOITATION PAR LIEUE DE 5,000 MÈT.			
	Pour l'entretien et la police de la route.	Pour les transports.	Pour les recettes et la police des convois.	TOTAL.		Entret[n] et police de la route.	Transports.	Recette et police des convois.	TOTAL.
1835, du 1[er] mai au 31 déc. .	50,584 01	99,955 46	18,233 26	168,772 73	10,074	5 02	9 92	1 81	16 75
1836, l'année entière . . .	132,637 41	247,646 56	50,851 70	431,135 67	29,561	4 49	8 38	1 72	14 59
1837, id. . . .	346,486 35	635,245 84	206,256 63	1,189,988 72	61,594	5 63	10 31	3 38	19 32
1838, id. . . .	637,212 70	1,692,047 65	403,907 48	2,733,167 93	129,755	4 91	13 04	3 11	21 06
1839, du 1[er] janv. au 30 sept.	523,971 '93	1,067,522 51	307,511 98	1,899,006 42	126,834	4 13	8 41	2 42	14 96
	1,690,892 40	3,742,418 02	988,761 05	6,422,071 47	357,818	4 72	10 46	2 77	17 95

Il résulte de ce dernier tableau que les 357,818 lieues parcourues jusqu'au 30 septembre, ayant exigé une dépense totale de fr. 6,422,071-47, la moyenne générale par lieue a été d'environ fr. 17-95,

dont fr. 4-72 pour l'entretien et la police de la route,
10-46 pour les frais proprement dits du transport,
et 2-77 pour l'administration des recettes et la police des convois. — Cette moyenne de 17-95 a varié, du 1er mai 1835 au 1er janvier 1839, de fr. 14-59 à 21-06, probablement suivant que l'ouverture des nouvelles sections a eu lieu au commencement ou à la fin de la belle saison.

La moyenne pour l'exercice actuel, comprenant les 9 premiers mois, a été ramenée à fr. 14-96, c'est-à-dire, sensiblement au même taux où elle était pendant l'époque d'exploitation si avantageuse de 1836, où le service ne s'étendait encore que sur les deux sections de Bruxelles et d'Anvers.

Ce calcul, il est vrai, ne s'applique qu'aux neuf premiers mois de l'année 1839; il existe quelques créances arriérées, malgré toutes les précautions prises pour les éviter; et il reste trois mois d'exploitation pendant la saison la plus coûteuse.

Supposons donc tout au pis; supposons que le restant de l'allocation du budget soit absorbé, tant par les dépenses arriérées que par le dernier trimestre; c'est-à-dire, que l'année entière 1839 exige la somme allouée de fr. 3,090,000.

Il nous reste à diviser cette somme par le nombre de lieues fournies l'année entière 1839, nombre que l'on peut, dès à présent, indiquer avec certitude.

Nous savons déjà que le nombre de lieues parcourues pendant les 9 premiers mois, a été de 126,834

Auquel il faut ajouter pour le parcours :

	Jours.		Lieues.			
Du 1er au 7 octob.,	7	à	529 (1) =	3,703		
Du 8 au 31 id.,	24	à	530 (2) =	12,720		
					16,423	
Du 1er au 20 nov.,	20	à	530 =	10,600		
Du 21 au 30 id.,	10	à	480 (3) =	4,800		
					15,400	
Du 1er au 31 déc.,	31	à	480 =		14,880	
			Total			46,703
			Total général			173,537

C'est-à-dire que le nombre de lieues parcourues l'année entière de 1839, sera de 173,537; la dépense totale étant présumée de fr. 3,090,000, la lieue de parcours aura coûté, par convoi, en moyenne, 17-80.

Cette moyenne est supérieure à celle des neuf premiers mois de 1839, mais elle est inférieure à celle de l'année 1837, et de beaucoup à celle de 1838; résultat qu'il nous suffit, pour le moment, d'établir.

Ainsi, en 1839, en même temps que les recettes augmentaient, les frais d'exploitation auront été réduits, comparativement à 1838, de 21-06 à 17-80, nonobstant l'introduction des convois spéciaux et directs.

La carrière fournie par les locomotives est immense; elle a été, depuis le 5 mai 1835 jusqu'au mois de septembre 1839, de plus de 350,000 lieues, et aucune locomotive n'est encore hors de service : ce qui témoigne à la fois du bon choix du matériel et du parfait entretien (4).

---

(1) Tableau des convois pour la *période d'été*, y compris l'embranchement de Courtray.

(2) Tableau des convois pour la *période de transition*.

(3) Id. id. pour la *période d'hiver*.

(4) La locomotive n° 5, *l'Eclair*, qui s'est précipitée dans la Lys (*voir le tableau des accidents*, 20 *août* 1838), a été remise en bon état par les soins des ateliers de Malines; la locomotive n° 31, qui a sauté (*voir le même tableau*, — 18 janvier 1839), a été reprise par le fabricant, qui doit la rendre en bon état.

§ 5.

Prévisions de dépenses, à l'époque de la discussion de la loi du 1er mai 1834 ; devis des avant-projets.

Le but que l'on se proposait en 1834, et le but que l'on a atteint sont maintenant connus ; nous allons rappeler quels étaient les moyens présumés nécessaires en 1834, pour le but qui nous préoccupait alors.

Le premier mémoire, publié en mars 1833, comprend le devis de ce que nous avons appelé la conception première, moins la section de Verviers à la frontière de Prusse et la 2e voie entre Bruxelles et Anvers. Le complément de ce premier devis se trouve daus les mémoires de juin et de novembre 1833 (pag. 126 et 103).

Le devis de la ligne de Malines à Ostende, formant la première extension donnée à la conception première, est également inséré dans le mémoire supplémentaire de novembre 1833 (pag. 97 et 100).

Enfin, la ligne de Bruxelles aux frontières de France par le Hainaut, constituant la 2e extension à la conception première, n'a pas fait l'objet d'un devis détaillé publié avant la discussion de la loi du 1er mai.

Le rapporteur de la section centrale s'est borné à dire, dans son rapport, que cette ligne pouvait être évaluée à 7 ½ millions, évaluation qui a donné lieu à de grandes discussions, en 1836 et 1837.

L'on trouvera, ci-après, les devis primitifs des avant-projets :

1° De la ligne d'Anvers à la frontière de Prusse, avec embranchement sur Bruxelles (*Tableau n°* XXXI) ;

2° De la ligne de Malines à Ostende, par Gand et Bruges (*Tableau n°* XXXII) ;

3° De la ligne de Bruxelles aux frontières de France, par le Hainaut (*Tableau n°* XXXIII); dans ce 3e tableau, l'on a cherché à résumer la polémique de 1836 et 1837.

La loi du 26 mai 1837 n'avait d'abord qu'un seul objet : la ligne de Gand, par Courtray, à la frontière de France et à Tournay. Cette ligne avait fait l'objet de deux devis annexés, l'un et l'autre, à l'exposé des motifs du 8 mai 1837.

Quant aux chemins de fer de St-Trond et de Namur, le rapporteur de la section centrale a dû se borner à dire que, d'après des avant-projets, ces embranchements étaient évalués, l'un à environ un million, l'autre à environ six millions.

L'on trouvera, également ci-après, les tableaux des devis des avant-projets :

1° De la ligne de Gand, par Courtray, à la frontière de France et à Tournay (*Tableau n°* XXXIV);

2° De l'embranchement de Landen à St-Trond, d'après le rapport du 10 janvier 1838 (*Tableau n°* XXXV);

3° De la ligne de Namur, suivant le rapport du 1er juin 1838 (*Tableau n°* XXXVI).

Il résulte de ces devis d'avant-projets que les chemins de fer décrétés par les lois du 1er mai 1834 et du 26 mai 1837, devaient exiger la dépense suivante :

Loi du 1er mai 1834.

I. — Conception première.

Ligne d'Anvers à Verviers et à Bruxelles (sans matériel)	16,500,000	
Complément de cette ligne de Verviers à la frontière	1,490,000	
		17,990,000

II. — Première extension.

Ligne de Malines à Ostende (sans matériel)	8,500,000	
Deuxième voie entre Bruxelles et Anvers	1,200,000	
		9,700,000

III. — Deuxième extension.

Ligne de Bruxelles aux frontières de France, par le Hainaut (en tenant compte des réductions sur la possibilité desquelles on semblait d'accord, de part et d'autre), et sans matériel	12,000,000	
Total pour la loi du 1er mai 1834		39,690,000

Loi du 26 mai 1837.

I. — Proposition du gouvernement.

Ligne de Gand, par Courtray, à la frontière de France et à Tournay (sans matériel) environ	7,300,000	

II. — Extension donnée a la proposition du gouvernement.

1° Embranchem^t du Limbourg (sans matériel) environ	1,000,000	
2° Ligne de Namur (sans matériel) environ	8,500,000	
Total pour la loi du 26 mai 1837		16,800,000
Total pour les deux lois (sans matériel)		56,490,000
Matériel pour les lignes décrétées par la loi du 1er mai		2,000,000
Total général		58,490,000

Telles sont les prévisions des avant-projets (1); il est toutefois à remarquer que les changements survenus dans la destination du chemin de fer ont exercé plus ou moins leur influence sur les devis de 1837, de sorte que ceux-ci sont déjà plus en rapport avec la destination nouvelle.

---

(1) La législature n'a pas entendu renfermer le gouvernement d'une manière absolue dans les limites des devis des avant-projets; ce qui le prouve, c'est le rejet de l'amendement suivant, proposé par M. De Theux :

« Art. 2. L'exécution commencera par la section de Louvain à Liége, » et par celle de Liége à la frontière de Prusse; néanmoins cette dernière » ne sera entreprise qu'autant que la route soit également entreprise sur » le territoire prussien.

» *Le gouvernement ne pourra commencer l'exécution des sections autres* » *que celles mentionnées au présent article, qu'autant que les devis estimatifs* » *de la section de Louvain à Liége n'aient pas été dépassés* et qu'il ait été » rendu un compte détaillé aux Chambres des opérations relatives à » cette section. »

Cet amendement a été rejeté dans la séance du 26 mars 1834; l'on s'est borné à exiger du gouvernement un compte-rendu des opérations avant le 1er juillet de chaque année, obligation à laquelle il a été satisfait par les rapports des 4 août 1835, 1er mars 1837, 26 octobre 1837, 24 novembre 1838, indépendamment de la publicité que le gouvernement a jugé devoir donner à tous les actes avant de les poser.

DEVIS DES AVANT-PROJETS. — LOI DU 1er MAI 1834. (*Tableau n° XXXI.*)

Il faut distinguer trois parties dans cette loi :
1° *La conception primitive :* Chemin de fer d'Anvers à la frontière de Prusse et à Bruxelles;
2° *La première extension proposée par le gouvernement même dans le projet de loi :* Chemin de fer d'Anvers à Ostende, par Gand et Bruges;
3° *La deuxième extension votée comme amendement :* Chemin de fer de Bruxelles aux frontières de France, par le Hainaut.

I. Conception primitive. — *Chemin de fer d'Anvers à la frontière de Prusse et à Bruxelles.*

	Premier devis, d'Anvers à Bruxelles et Verviers. Tableau textuellement extrait du Mémoire de mars 1833, pag. 48.									*Compléments de ce devis.*	
NATURE DES DÉPENSES.	Section d'Anvers à Malines.	Embranchement de Lierre.	Section de Malines à Bruxelles.	Section de Malines à Louvain.	Section de Louvain à Tirlemont.	Section de Tirlemont à Waremme.	Section de Waremme à la Meuse.	Section de Liége à Verviers.	TOTAUX (a).	Section de Verviers à la frontière de Prusse (b).	Deuxième voie entre Bruxelles et Anvers (c).
LONGUEUR DES SECTIONS....	Mètres. 24,200	Mètres. 5,200	Mètres. 21,700	Mètres. 23,900	Mètres. 18,000	Mètres. 27,900	Mètres. 26,400	Mètres. 26,200		Mètres. 21,000	
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Acquisitions des terrains.	302,400	34,560	263,520	212,200	307,800	401,760	421,200	261,480	2,204,940	160,000	»
Travaux de terrassements.	81,400	6,090	94,600	151,030	563,200	1,293,300	889,000	107,400	3,186,020	90,000	»
Ouvrages d'art.....	180,000	12,000	125,800	91,500	732,000	119,500	175,000	793,200	2,229,000	160,000	»
Voie à rouage.....	932,700	185,500	763,700	875,500	637,000	957,000	1,165,850	916,250	6,433,500	560,000	1,070,000
Plans inclines.....	»	»	»	»	»	»	318,000	»	318,300	300,000	»
Dépendances.....	72,500	18,100	65,300	56,300	41,300	54,900	79,800	53,900	442,100	70,000	45,000
Frais d'administration et conduite des travaux..	23,500	4,000	18,500	22,750	72,000	76,500	87,000	111,500	415,750	50,000	30,000
Frais de l'étude du projet.	5,000	1,000	2,000	5,000	9,000	9,000	9,000	5,000	45,000	3,000	»
	1,597,500	261,250	1,333,420	1,414,300	2,362,300	2,911 960	3,144,850	2,248,730	15,274,310	1,393,000	1,145,000
Intérêts des capitaux pendant l'exécution.....	79,500	9,750	70,580	70,700	235,700	290,040	312,150	157,270	1,225,690	97,000	55,000
Coût total.....	1,677,000	271,000	1,404,000	1,485,000	2,598,000	3,202,000	3,457,000	2,406,000	16,500,000	1,490,000	1,200,000

(a) Pour les détails du devis des sections de Malines à Anvers, Bruxelles et Verviers, *Voir* le Mémoire des ingénieurs Simons et De Ridder, de mars 1833, pag. 41-47. — (b) Pour les détails du devis de la section de Verviers à la frontière de Prusse, *V.* le supplément au Mémoire précédent, de juin 1833, pag. 127. — (c) Pour les détails de la 2e voie entre Bruxelles et Anvers, *V.* le Mémoire de novembre 1833, pag. 103.

(*Tableau n*^{o} **XXXII.**)

II. — PREMIÈRE EXTENSION.

Chemin de fer de Malines à Ostende, par Gand et Bruges (1).

NATURE DES DÉPENSES.	SECTION DE MALINES A TERMONDE.	SECTION DE TERMONDE A GAND.	SECTION DE GAND A BRUGES.	SECTION DE BRUGES A OSTENDE.	TOTAUX.
Longueur.....	27,500 m.	29,100 m.	42,000 m.	24,300 m.	
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Acquisitions de terrains.....	326,000	335,000	400,000	210,000	1,271,000
Travaux de terrassement.....	110,000	150,000	160,000	100,000	520,000
Ouvrages d'art.....	120,000	261,000	229,000	185,000	795,000
Voie à rouage.....	1,062,000	1,259,000	1,570,000	1,074,000	4,965,000
Dépendances.....	88,000	84,000	106,000	68,000	346,000
Administration et conduite des travaux.....	24,000	46,000	51,000	28,000	149,000
	1,730,000	2,135,000	2,516,000	1,665,000	8,046,000
Intérêts des capitaux pendant l'exécution.....	90,000	143,000	130,000	89,000	454,000
Coût total.....	1,820,000	2,280,000	2,646,000	1,754,000	8,500,000

(1) Tableau textuellement extrait du Mémoire des ingénieurs Simons et De Ridder, de novembre 1833, pag. 99 et 102.

de fer à simple voie (provisoirement), rails
ni clôtures continues obligées avec stations

OBSERVATIONS.



Il fa
1° *L* de France et à Tournay;
2° *L*.

re de France et à Tournay (1).

E MOOR.		
TOTAUX. AR ARTICLES		OBSERVATIONS.
Longs.	SPÉCIAUX.	
Acq 0 00	.....	(1) Deux devis ont été annexés à l'exposé des motifs présenté à la Chambre des Représentants, le 8 mai 1837, l'un de MM. Simons et De Ridder, l'autre de MM. Vifquain, Nnël et De Monr; ce dernier devis nffre deux articles qui lui sont propres (*clôtures latérales et dépenses imprévues*); en les écartant, les deux devis sont ramenés à des *articles communs*, entre lesquels il est fscile d'établir une comparaisnn, et qui, malgré les différences de détail, ne varient dans leur ensemble que de fr. 261,407-56; *voy.* pag. 9-11 et 23-29 de l'exposé des motifs.
Terr 5 27	.....	
Ouvr 6 00	.....	
.....	293,816 00	
Rail- 5 00	.....	
Dépo 0 00	.....	
Adm las 5 22	.....	
.....	349,468 61	
1 49	643,384 61	
Intér 6 07	32,164 12	
7 56	675,548 73	



(*Tableau n°* **XXXV.**)

II. — EXTENSION DONNÉE A LA PROPOSITION DU GOUVERNEMENT.

1° *Chemin de fer du Limbourg.*

NATURE DES DÉPENSES.	CHEMIN DE FER DU LIMBOURG. — SECTION DE LANDEN A ST-TROND (1).	OBSERVATION.
Longueur.	10,754 mètres.	
Acquisition des terrains.	147,519 68	(1) Pour les détails du devis de la section de Landen à St-Trond, *voy.* le rappert présenté au ministre des travaux publics, par l'inspecteur Vifquain et l'ingénieur Groetaers, le 10 janvier 1838, pag. 9-10.
Travaux de terrassements. . . .	196,530 50	
Ouvrages d'art	83,315 00	
Voie en fer (une voie).	450,407 00	
Plans inclinés.	»	
Dépendances	110,000 00	
Administration et surveillance. .	25,000 00	
	1,012,772 18	
Intérêts des capitaux durant l'exécution	25,319 30	
Total.	1,038,091 48	

(*Tableau n°* **XXXVI.**)

2° *Chemin de fer de Namur* (1).

NATURE DES DÉPENSES.	SECTION DE NAMUR A VIEUX-VILLE.	SECTION DE VIEUX-VILLE A TURIZE.	TOTAUX.
Longueur.....	40,273 m.	36,465 m.	76,738 m.
Embranchement de la station à la Meuse.....	1,574		
	Francs.	Francs.	Francs.
Acquisitions de terrains	701,200	590,000	1,291,200
Travaux de terrassements	1,080,540	933,000	2,013,540
Ouvrages d'art	375,500	380,500	756,000
Rail-way pour une simple voie avec croisement.	1,793,390	1,567,540	3,360,930
Stations et dépendances	252,000	230,430	482,430
Frais d'administration et conduite des travaux	124,000	110,000	234,000
Frais de l'étude du projet	6,000	5,000	11,000
	4,332,630	3,816,470	8,149,100
Intérêts des capitaux.	303,982	267,148	571,130
Total général	. . . .	. . . .	8,720,230

(1) Extrait du rapport de l'inspecteur Vifquain, du 1er juin 1838, pag. 12.

3° *Embranchement du Luxembourg.*

Pour mémoire.

(*Tableau n° XXXVII.*)

TEMBRE 1830.			OBSERVATIONS.
	DÉPENSES GÉNÉRALES.		
	MATÉRIEL.	PERSONNEL ET FRAIS D'ÉTUDE.	
97			
15			
33			
31			
54	8.200.135	1,394,475	



§ 6.

Parallèle, quant aux sections livrées à la circulation, entre les dépenses présumées et les dépenses réelles.

Il nous reste à comparer les dépenses présumées que nous venons de rappeler, avec les dépenses effectives au 30 septembre 1839.

Nous avons dit dans quel ordre d'idées la loi du 1er mai 1834 avait été votée. A l'exception des sections d'Ans à la frontière de Prusse, cette loi a reçu son exécution. Des treize sections livrées à la circulation, dix ont été décrétées par la loi du 1er mai.

Ces dix sections ont été adjugées dans l'ordre suivant :

1° Section de Bruxelles à Malines, le 1er juin 1834 ;
2° » Malines à Termonde, le 29 septembre 1834 ;
3° » Louvain à Tirlemont, le 29 septembre 1834 ;
4° » Tirlemont à Waremme, le 5 avril 1835 ;
5° » Malines à Anvers, le 31 mai 1835 ;
6° » Malines à Louvain, le 17 mars 1836 ;
7° » Termonde à Gand, le 1er avril 1836 ;
8° » Waremme à Ans, le 27 avril 1836 ;
9° » Gand à Bruges, le 14 novembre 1836 ;
10° » Bruges à Ostende, le 31 décembre 1837.

Ces 10 sections, celle de Bruges à Ostende exceptée, ont été adjugées publiquement sur bordereau de prix.

La section de Bruges à Ostende a été entreprise par marché direct, mesure tout exceptionnelle, à laquelle on n'a eu recours que pour s'assurer, dans le plus bref délai, la prolongation de la ligne jusqu'à Ostende, et pour obtenir de l'entrepreneur le désistement de diverses réclamations.

Voici, quant à ces 10 sections, le tableau comparatif des dépenses présumées et effectuées. (*Tableau n°* XXXVII.)

Trois autres sections, livrées à la circulation, mais seulement depuis le commencement d'octobre dernier, appartiennent à la loi du 26 mai 1837; ces trois sections ont été adjugées dans l'ordre suivant :

Section de Gand à Deynze, le 4 avril 1838;
» de Deynze à Courtray, id.;
» de Landen à St-Trond, le 20 juin 1838.

Les deux premières ont été adjugées sur bordereau de prix, d'après le deuxième mode indiqué au § 2, chapitre III, de ce rapport; la troisième a été adjugée à forfait, mode suivi depuis, pour toutes les sections en cours d'exécution.

Nous avons déjà fait remarquer que les avant-projets de la loi du 26 mai 1837 avaient été rédigés sous l'empire des idées nouvelles nées de l'exploitation des premières sections; aussi, ces avant-projets, pour lesquels on a mis à profit l'expérience acquise, sont-ils, quant aux prévisions des dépenses, mieux en rapport avec la nouvelle destination du chemin de fer.

Voici le tableau comparatif, quant aux trois sections, entre les dépenses présumées et les dépenses réelles. (*Tableau n°* XXXVIII.)

Tableau *comparatif des dépenses de construction.* — Loi du 26 mai 1837.

SECTIONS	DEVIS PRIMITIFS.						SOMMES PAYÉES AU 30 SEPTEMBRE 1839, SUR LE COUT EFFECTIF.					
	ROUTE PROPREMENT DITE.				DÉPENSES GÉNÉRALES.		ROUTE PROPREMENT DITE.				DÉPENSES GÉNÉRALES.	
	Travaux d'art, de terrassements et de rail-way.	Dépendances fixes.	Terrains.	TOTAL.	Matériel.	Personnel et frais d'étude.	Travaux d'art, de terrassements et de rail-way.	Dépendances fixes.	Terrains.	Personnel et frais d'étude.	Matériel	Personnel et frais d'étude.
De Gand à Courtray (*a*)..	3,150,000	551,750	620,500	4,322,250	1,500,000	147,594	2,021,097	*p. mém.*	947,945	2,969,042	»	»
De Landen à St-Trond...	730,242	110,000	147,520	987,762	»	25,000	598,900	9,369	227,408	835,677	»	»

(*a*)

		Montant total de la section de Gand à la frontière. (55 kilom.)	A déduire pour la partie de Courtray à la frontière. (13 kilom.)	Reste montant de la section de Gand à Courtray. (42 kilom.)
Terrains.....		773,740	153,240	620,500
Travaux d'art.....	735,196			
De terrassements....	647,808	3,985,574	835,574	3,150,000
Et de rail-way.....	2,602,570			
Dépendances.....		655,500	103,750	551,750
Frais de personnel et d'étude...		170,566	22,972	147,594
		5,585,380	1,115,536	4,467,844

Ce sont là les sommes payées au 30 septembre 1839, c'est à-dire, 8 jours après l'ouverture des sections de Gand à Courtray et 5 jours avant l'ouverture de la section de Landen à St-Trond. La réception définitive n'a pas encore été faite. Les travaux des stations et dépendances restent à payer ou à établir. Des travaux d'achèvement ont été ordonnés, et quoique déjà les emprises dépassent de plus de 50 p. % les évaluations récentes de 1837, des intérêts restent à régler avec des propriétaires expropriés. — Plusieurs dépenses sont donc encore à solder; mais néanmoins on a l'espoir que les devis de 1837 ne seront guères dépassés et la cause de cet excédant sera principalement dans les expropriations.

C'est aussi, à part le matériel et les stations, la principale cause de l'excédant que présente, pour les 10 sections décrétées par la loi du 1er mai 1834, le coût réel sur les devis des avant-projets de 1833; les terrains étaient évalués, toujours pour ces 10 sections, un peu plus de trois millions; ils ont coûté au delà de sept millions, c'est-à-dire, qu'il y a 138 p. % d'augmentation pour cet article seul.

Cette augmentation excessive résulte de trois circonstances principales :

La 1re, l'extension qui a dû être donnée à l'emplacement des stations du chemin de fer, par suite de l'affluence des voyageurs, dépassant toutes les prévisions;

La 2e, la plus-value des terrains à acquérir, résultant de la création même du chemin de fer;

La 3e, enfin, l'acquisition obligée, à titre onéreux, de terrains non indispensables à la route; acquisition imposée par les propriétaires ou les tribunaux.

Les causes de l'augmentation du matériel et de l'agrandissement des stations et de leurs dépendances, sont amplement exposées dans les §§ 2, 3 et 4; ces deux articles peuvent être considérés comme en dehors du devis de construction, car ils sont subordonnés aux besoins très variables de l'exploitation.

Une somme de plus de 8 millions a déjà été consacrée au

matériel, encore insuffisant; les 2 millions demandés en 1834 pouvaient et devaient suffire à la destination alors assignée au chemin de fer.

Restreindre le matériel et les stations aux limites de 1834, c'eût été arrêter l'exploitation dans son essor, ç'eût été lutter contre un mouvement devenu irrésistible.

Quant aux travaux proprement dits pour l'établissement de la route, les terrassements, ouvrages d'art, la pose et la fondation du rail-way, la fourniture des rails, billes, etc., tous objets rentrant plus directement dans les attributions de l'ingénieur, ces articles réunis, si importants, ont dépassé les prévisions de 1833 de 40 p. %; mais c'est encore là, en grande partie, la conséquence du nouvel ordre d'idées attachées au chemin de fer, bien que cette conséquence ne frappe pas aussi vivement que les autres déjà indiquées.

Les projets ont été notablement améliorés dans tous leurs détails, améliorations qui n'ont pu se faire gratuitement.

Les pentes ont été adoucies, les rayons de courbure agrandis, les ouvrages projetés d'une manière plus large, plus en rapport avec leur destination; ainsi les grands ponts sur la Meuse et l'Ourthe, les nombreux ponts de la Vesdre qui devaient être établis sur travées en bois, seront construits en pierre.

Des deux plans inclinés qui s'interposaient entre Verviers et la frontière, déjà celui de Verviers est supprimé et l'autre, à Dolhain, le sera peut-être également.

Le tracé des plans inclinés de Liége a été rapproché de la ville aussi près que possible, rapprochement qui a exigé de très coûteuses expropriations et d'énormes terrassements.

Et pourquoi ces changements, ces améliorations?

C'est qu'il y a d'autres conditions pour un chemin de voyageurs que pour un chemin de fer industriel : c'est que pour faire dix lieues à l'heure, il faut d'autres pentes et d'autres courbes que pour en faire quatre : c'est que pour transporter, à grande vitesse, une multitude de personnes, il faut d'autres précautions que pour transporter des masses inertes.

Il faut, enfin, tenir compte du renchérissement général survenu dans le pays depuis 1835, circonstance sur laquelle nous reviendrons; on peut dire qu'en moyenne la main-d'œuvre a augmenté de $\frac{1}{3}$.

Il reste à comparer le chiffre effectif des frais généraux de personnel pour l'étude des projets, la conduite et la surveillance des ouvrages, avec le chiffre primitivement indiqué pour ces opérations; il suffira de faire remarquer que cette dépense effective ne s'est élevée, pour la route et le matériel ensemble, qu'à 3 p. °/₀ du montant total de la construction, malgré le nombre considérable d'ingénieurs, de conducteurs, de géomètres, de surveillants, de contre-maîtres qu'il a fallu employer pour assurer la prompte exécution d'un travail aussi colossal et qui demandait tant de zèle et d'activité. Les études étant achevées sur presque tous les points, les dépenses de personnel présenteront désormais une notable diminution, d'autant plus que les traitements des ingénieurs ne sont plus imputés sur les fonds de construction (1).

---

(1) L'augmentation de la somme allouée au budget, pour le personnel des ponts et chaussées, a permis de prendre, par l'arrêté royal du 24 juillet 1837, la disposition suivante, art. 4, § 2 : « A l'avenir, lorsqu'un » ingénieur ou sous-ingénieur des ponts et chaussées sera attaché aux » travaux du chemin de fer, le supplément de traitement qui pourra lui » être alloué, sera seul imputable sur les fonds du chemin de fer; le trai- » tement affecté à son grade continuera à lui être payé sur le chap. IV » du budget des travaux publics. »

§ 7.

De quelques causes d'augmentations de dépenses, autres que les causes déjà indiquées; coût des routes ordinaires; coût des chemins de fer dans d'autres pays.

Nous avons énuméré dans les §§ 2 et 6; chapitre IV de ce rapport, plusieurs causes d'augmentation de dépenses, résultant d'une manière inévitable de l'accroissement du mouvement des voyageurs, accroissement qu'on n'aurait pu prévoir en 1834 sans s'exposer à une accusation d'extravagance.

Une autre cause d'augmentation, sur laquelle nous devons insister, est dans la situation générale où s'est trouvé le pays depuis 1835, situation extraordinaire et toute nouvelle à laquelle la crise de l'hiver dernier est malheureusement venue porter atteinte.

Les chemins de fer et les routes ordinaires, entreprises, par l'État, les provinces ou des concessionnaires, ont puissamment contribué à donner une vive impulsion au pays; les matériaux de tout genre et la main-d'œuvre ont renchéri, la propriété foncière a augmenté de valeur; ces effets se sont fait sentir jusqu'au fond des Ardennes et de la Campine.

Ce ne sont pas seulement les chemins de fer, ce sont les travaux publics de tout genre qui ont subi les conséquences de ce renchérissement.

Nous allons citer quelques exemples de routes construites depuis 1835; les causes de renchérissement ont quelquefois exercé leur effet dans le court intervalle de la rédaction du projet définitif à la mise en adjudication.

. . . . . .

TRAVAUX.

Route de Huy à Tirlemont.

(PARTIE SITUÉE DANS LA PROVINCE DE BRABANT.)

L'avant-projet de cette route, présenté en 1835, portait la dépense à . . . . . fr. 162,000
Le projet définitif, rédigé en mai 1837, en élevait le chiffre à 263,000
Et l'adjudication qui eut lieu en décembre 1837, l'a portée à 303,500
Donc, différence en plus de 141,500
entre l'avant-projet et de 40,500
entre le projet définitif (ou d'environ 87 p. %).

Route provinciale de Nivelles à Hal.

(BRABANT.)

L'estimation faite en 1835 était de 320,000
Adjugée en 1836 425,000
Différence en plus (32 p. %) 105,000

Route de Roulers à Iseghem.

(FLANDRE OCCIDENTALE.)

L'avant-projet, présenté en 1835, indiquait une dépense de . . . . . fr. 105,542
Le projet définitif, rédigé en 1837, celle de . . 114,000
Et la route a été adjugée en novembre 1838, pour 122,500
Donc, différence en plus de 16,958
entre l'avant-projet et de 8,500
entre le projet définitif et le montant de l'adjudication (16 p. %).

Route de Dixmude à Pervyze.

(FLANDRE OCCIDENTALE.)

Montant du projet présenté en 1836 . . .	fr.	172,500
Adjugé en 1839 pour		182,000
Différence en plus (5 ½ p. %)		9,500

Route d'Ophasselt à Nederbraekel.

(FLANDRE ORIENTALE.)

Dépense portée à l'avant-projet présenté en août 1836.	fr.	256,000
Montant du projet définitif dressé en 1837 . .		284,000
Adjudication du mois d'avril 1838		278,800
Le résultat de l'adjudication présente donc une différence en plus de.		22,800

sur l'estimation primitive (environ 9 p. %).

Route de Namur à Hannut.

(PROVINCES DE NAMUR ET DE LIÉGE.)

Les projets dressés en 1835 et 1836 présentaient une dépense de	fr.	344,000
L'adjudication faite en 1837 a été de		371,467
Différence en plus (8 p. %).		27,467

Route de Diest à Beeringen.

(PROVINCE DE LIMBOURG.)

Estimation des travaux en janvier 1836 . .	fr.	318,497
Adjudication en août 1836		335,000
Différence en plus (5 p. %)		16,503

Route de Ruremonde à Horn.

(PROVINCE DE LIMBOURG.)

Estimation des travaux en 1837 . . . . . fr.	199,000
Adjudication de 1838	221,600
Différence en plus (11 1/2 p. %)	22,600

EXPROPRIATIONS.

Route de Perwyze à Dixmude.

(PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.)

L'avant-projet de 1836, portait les indemnités pour expropriations à . . . . . fr.	40,000
En 1839, elles ont été évaluées à	49,693
Différence en plus (24 p. %)	9,693

Route d'Ophasselt à Nederbraekel.

(PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.)

Dans l'avant-projet rédigé en 1836, les indemnités figuraient pour . . . . . fr.	64,000
Les paiements faits de ce chef se sont élevés à . .	94,064
Différence en plus (47 p. %)	30,064

Route de Bastogne à Ettelbruck.

(PROVINCE DE LUXEMBOURG.)

Les expropriations étaient évaluées en 1837 à fr.	56,471
Il a été payé	112,691
Différence en plus (99 p. %)	56,220

Donc le double.

Route de Recogne à Bouillon.

(PROVINCE DE LUXEMBOURG.)

Les frais d'expropriation étaient évalués en 1836 à . . . . . fr. 31,000
Les sommes liquidées de ce chef s'élèvent à . . 51,891

En plus (36 p. %) 20,801

C'est-à-dire deux tiers en sus.

Route de Diest à Beeringen.

(PROVINCE DE LIMBOURG.)

L'évaluation des indemnités était portée en 1836 à . . . . . fr. 26,250
Il a été payé une somme de 43,484

En plus (65 p. %). 17,230

Ou plus des $^2/_3$ en sus.

Route de Ruremonde à Horn.

(PROVINCE DE LIMBOURG.)

Le projet fait en 1837 portait la valeur des emprises à . . . . . fr. 17,369
Et il a été réellement payé 46,526

En plus (167 p. %) 29,157

Les concessions ont eu le même sort.

Les embranchements du canal de Charleroy, évalués dans l'avant-projet à un million et demi, coûteront fr. 2,200,000.

Si donc le chemin de fer, indépendamment des conséquences de sa destination nouvelle, n'a pu se soustraire aux causes de renchérissement, c'est qu'il n'a pu se faire une condition exceptionnelle.

Nous sera-t-il permis de parler d'une autre cause de surenchérissement : l'impatience publique; souvent elle a rendu le

gouvernement moins maître de la direction et de la marche des travaux (1).

Malgré *l'accroissement de moyens* que nécessite l'accroissement du mouvement des voyageurs, malgré les causes d'augmentation de dépenses qui résultent du renchérissement de presque tout ce qui concourt à la construction, les chemins de fer belges resteront bien en deçà du coût des chemins de fer d'autres pays.

Il est constaté officiellement que, du 1er janvier 1826 au 1er janvier 1839, le parlement anglais a autorisé des augmentations de fonds pour 107 chemins de fer, concédés avec des devis insuffisants, et qu'on aurait été forcé d'abandonner sans cette augmentation (2); parmi ce grand nombre de chemins de fer, on peut distinguer les suivants :

Cheltenham et *Great-Western-Union*, le capital originaire était de 750,000 livres sterling ; le capital définitif s'est élevé, par emprunt, à 1,000,000 liv.

Clarence, capital originaire, 100,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 500,000 liv.

Durham et *Sunderland*, capital originaire, 102,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt et augmentation de capital autorisée, 256,000 liv.

Grand Junction, capital originaire, 1,040,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt, 1,906,000 liv.

Great-Western, capital originaire, 2,500,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt, 3,333,333 liv. (3).

---

(1) On voudra bien se rappeler qu'il a été inséré dans l'adresse de novembre 1836, un amendement pour reprocher au gouvernement sa lenteur.

(2) Nous empruntons ces détails à un discours de M. Huerne de Pommeuse, n° CCCCXXI, juillet 1839, *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale.*

(3) La compagnie est maintenant en instance devant le parlement, pour obtenir l'autorisation d'émettre encore un million un quart liv. st. en demi-actions, et un tiers ou 416,666 liv. par emprunt, ce qui ferait

Leeds et *Selby,* capital originaire, 210,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt, 340,000 liv.

Liverpool et *Manchester,* capital originaire, 510,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt et par suite d'augmentation de capital autorisée, 1,465,000 liv.

Londres et *Birmingham,* capital originaire, 2,500,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt, 5,000,000 liv.

Londres et *Croydon,* capital originaire, 140,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 575,000 liv.

Londres et *Greenwich,* capital originaire, 400,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital, 7,333,333 liv.

Londres et *Southampton,* capital originaire, 1,000,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 1,860,000 liv.

Manchester et *Birmingham,* capital originaire, 2,100,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt, 2,800,000 liv.

Manchester, Boston et *Bury,* capital originaire, 204,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 650,000 liv.

Newcastle sur Tyne et *Carlisle,* capital originaire, 300,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 750,000 liv.

Sheffield et *Manchester,* capital originaire, 530,000 liv.; capital définitif, par suite d'emprunt, 706,000 liv.

La somme totale du capital originaire, créé pour ces 107 chemins, par leurs actes de concession, et dont nous n'avons indiqué que les principaux, était de . . . 41,610,814 liv. st.

Les accroissements de capital, par emprunts autorisés, ont été de 16,177,630

Ce qui fait un total de 57,788,444

---

un million et deux tiers de plus, formant un capital total de cinq millions de livres sterling (plus de 125,000,000 fr. et près de 5,000,000 fr. par lieue de 4,000 mètres).

Nous citerons encore quelques-uns des chemins de fer les plus connus, de France et d'Allemagne.

Chemin de fer de St-Étienne à Lyon: longueur, 58,000 mètres; devis primitif, 8,894,777 fr., coût réel 15,000,000 (1), et encore, le chemin est-il dans un état d'imperfection.

Chemin de fer de Paris à St-Germain : longueur, 18,500 mètres; devis primitif, 10,000,000 fr., dont 6,000,000, comme capital principal et 4,000,000 pour emprunt; évaluation actuelle, 12,500,000 fr. (2).

Chemin de fer de Paris à Versailles : rive droite, longueur, 18,000 mètres, en déduisant les 4,000 qui font partie du chemin de fer de St-Germain; devis primitif, 4,000,000 fr., sans matériel; évaluation actuelle, 13,500,000 fr., dont 1,800,000 pour le matériel (3).

Chemin de fer de la frontière belge à Cologne : devis de l'avant-projet, 3,000,000 de thalers; augmentation du capital autorisé le 14 février 1838, 1,500,000; total du capital actuel, 4,500,000 thalers ou 16,650,000 fr., pour une longueur d'environ 16 lieues, matériel non compris.

Chemin de fer de Manheim à Bâle, destiné à être construit par le gouvernement du grand-duché de Bade; longueur, 246 kilomètres, estimation, pour une voie, 13,000,000 de florins, ou 31,590,000 fr.; pour les deux voies, 20,000,000 florins, ou 48,600,000 fr.

Si nous citons ces exemples, que nous pourrions multiplier, ce n'est pas que nous ayons à consoler le pays d'un mécompte; le chemin de fer subit les conséquences de sa destination nouvelle et des circonstances qui l'entourent et qu'il a contribué à faire naître. L'extension qu'ont prise les dépenses

---

(1) Pour les détails, voyez Pillet-Will, *De la dépense et du produit des canaux et des chemins de fer,* tom. I, pag. 398.

(2) Pour les détails, nous renvoyons à M. Teisserenc, *Les travaux publics en Belgique et les chemins de fer en France,* pag. 641-649.

(3) Même auteur, pag. 651.

de construction et d'exploitation est due à son prodigieux succès : s'il avait pu rester dans les limites qui nous paraissent aujourd'hui très mesquines, de 1833, la déviation du devis primitif eût été bien moins grande.

Tout auteur d'une communication nouvelle est, à certains égards, victime du fait qu'il pose; tout change, même par anticipation, autour de la communication projetée; les frais de construction, de terrains et de matériaux augmentent en proportion de l'utilité réelle ou présumée de la communication. Ce résultat peut affliger une compagnie concessionnaire, mais un état trouve dans la prospérité générale et dans les revenus indirects une large compensation. Nos impôts indirects présentent, depuis 1835, une remarquable progression; ne faut-il pas, au moins en partie, en tenir compte aux travaux publics?

Les adjudications qui doivent se faire prochainement dans les différentes directions, mettront le gouvernement à même, en fournissant des données certaines, d'indiquer la somme nécessaire pour la complète exécution des lois du 1er mai 1834 et du 26 mai 1837.

§ 8.

Considérations générales.

Faisant un effort sur nous-mêmes, nous n'avons, jusqu'à présent, montré le chemin de fer que dans ses résultats positifs; nous aurions craint, en nous livrant à des considérations politiques, d'affaiblir, dans quelques esprits, cette appréciation toute matérielle.

Et cependant, politiquement, le chemin de fer a été, pour le pays, d'un profit immense, si nous osons parler ainsi.

Il a donné à la fois à la Belgique une haute opinion d'elle-même, et à l'étranger une haute opinion de la Belgique.

Ordinairement, il n'est réservé qu'à de grandes nations de se faire remarquer sur la scène du monde; sans aspirer à une de ces hautes positions, la Belgique a su se préserver de l'obscurité.

Toute dynastie nouvelle, a dit un écrivain qui a peut-être le mieux apprécié l'influence des travaux publics sur les sociétés modernes (1), toute nationalité nouvelle suppose une nouvelle œuvre sociale, morale et matérielle.

Après avoir attiré sur elle les regards de l'Europe, le jour de sa naissance révolutionnaire, le danger pour la Belgique était de s'effacer dans la foule des petits peuples; elle s'est maintenue sur la scène en posant un grand fait matériel. Elle a continué à faire *parler d'elle,* et c'est beaucoup que de faire parler de soi; les nations collectivement ont besoin d'avoir devant elles une idée, un but, comme les citoyens individuellement; cette idée, ce but, a été pour la Belgique, dans

(1) Michel Chevalier, *Des intérêts matériels de la France,* chap. I.

l'ordre matériel, le chemin de fer; c'est la grande affaire nationale; ce sera le monument du règne du premier de ses rois. C'est peut-être par là que la Belgique, tout en calmant ses agitations intérieures, a su échapper à l'ennui qui atteint même de grandes nations, à qui l'histoire a prodigué les plus beaux souvenirs.

La Belgique a donc obtenu par le chemin de fer ce que d'autres pays n'obtiennent que par de grands efforts d'un autre genre et des dépenses souvent improductives : elle a obtenu l'attention du monde (1).

C'est le premier essai qu'elle fait de ses forces comme nation indépendante; en songeant à son nouveau mode d'existence, elle a dû se dire que le chemin de fer par lequel elle change sa situation géographique, n'était possible que par l'indépendance : ces deux grands résultats se confondent. Sous aucun autre régime nos provinces n'auraient été dotées de ce nouveau système de communication. Le chemin de fer apparaît ainsi comme la conséquence matérielle de la révolution de 1830; les dominations étrangères n'ont point laissé sur le sol de semblables empreintes.

Bruxelles, le 12 novembre 1839.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

---

(1) Il a été publié en Amérique, une notice sur les chemins de fer belges (en anglais, par les soins du chevalier de Gerstner, juin 1839, Cincinnati, état de l'Ohio).

TABLE DES MATIÈRES.

(Les tableaux restés hors du texte, sont marqués d'un astérisque.)

Pages.

Avant-propos 1

CHAPITRE PREMIER.

Lignes de chemins de fer décrétées; travaux de routes ordinaires autorisés 1

CHAPITRE II.

Mesures financières 6

CHAPITRE III.

Compte-rendu 11

A. *Chemins de fer. — Construction.*

§ 1er. Aperçu de ce qui est fait et de ce qui reste à faire . . . *Ib.*

* *Tableau* n° I : Aperçu général de l'état d'avancement des travaux du chemin de fer 10-11

§ 2. Marchés; mode d'entreprise des terrassements et ouvrages d'art. 12

Tableau n° II : Relevé des adjudications faites en bloc et à forfait 16-17

§ 3. Rails et accessoires 18

* *Tableau* n° III : État de situation des fournitures de rails et accessoires 22-23

* *Tableau* n° IV : Répartition des rails et accessoires, par section. . . . . *Ib.*

§ 4. Matériel d'exploitation : Locomotives, voitures. 24

* *Tableau* n° V : État comparatif, par année, du matériel existant en locomotives et voitures 26-27

* *Tableau* n° VI : Relevé et état de situation des marchés de locomotives, tenders et accessoires 28-29

§ 5. Stations 31
§ 6. Personnel 36
§ 7. A-comptes payés, durant l'hiver de 1838-1839, sur plusieurs marchés 38
§ 8. Emploi des fonds votés par la législature 40
* *Tableau* n° VII : Relevé des dépenses d'établissement du chemin de fer, au 30 septembre 1839 40-41

B. *Chemins de fer. — Exploitation.*

§ 9. Administration 42
* *Tableau* n° VIII : Accidents 44-45
§ 10. Dépenses d'exploitation 45
* *Tableau* n° IX : Dépenses d'entretien de la route, de transport et de perception ; exercice 1838 46-47
* *Tableau* n° X : Dépenses d'entretien de la route, de transport et de perception ; exercice 1839 . . . . . *Ib.*
§ 11. Recettes 48
Tableau n° XI : Tarifs provisoires pour le transport des marchandises 51-53
* *Tableau* n° XII : Transport des marchandises pendant le mois d'octobre 1839 54-55
Tableau n° XIII : Transport des voitures (équipages) . . . 57
* *Tableau* n° XIV : Mouvement des voyageurs et recettes en 1835 58-59
* *Tableau* n° XV : Mêmes renseignements pour 1836 . . *Ib.*
* *Tableau* n° XVI : Mêmes renseignements pour 1837 . . *Ib.*
* *Tableau* n° XVII : Mêmes renseignements pour 1838 . . *Ib.*
* *Tableau* n° XVIII : Mêmes renseignements pour 1839 . . *Ib.*
* *Tableau* n° XIX : Récapitulation de 1835 à 1839. . . . *Ib.*

C. *Routes ordinaires.*

§ 12. Emploi des crédits des 6 et 2 millions et de l'excédant du produit des barrières, depuis 1830 59
Tableau n° XX : Routes de l'État, construites ou en construction, depuis 1830 65-71
Tableau n° XXI : Routes provinciales, construites ou en construction, depuis 1830 73-79
Tableau n° XXII : Routes concédées, construites ou en construction, depuis 1830 81-87
Tableau n° XXIII : Subsides offerts à l'État, par les provinces, les communes et les particuliers 89-91

* *Tableau* n° XXIV : Résultats de l'adjudication des barrières, de 1831 à 1839. 92-93
Tableau n° XXV : Comparaison, pour chaque barrière, des produits de 1838 et 1839. (*Voyez* la note page 68.)

CHAPITRE IV.

RÉCAPITULATION : EXAMEN DES OPÉRATIONS ET DES RÉSULTATS 93
Préambule . . . . . *Ib.*
§ 1er. Mouvement présumé à l'époque de la discussion de la loi du 1er mai 1834 96
Tableau n° XXVI : Circulation présumée des voyageurs et recette présumée ; évaluations de 1834. 98
§ 2. Parallèle, quant au nombre des voyageurs, entre le mouvement présumé de 1834 et le mouvement réel ; conséquences de l'accroissement du nombre des voyageurs. 101
§ 3. Parallèle, quant aux conditions de transport (temps et argent), entre le mouvement des diligences, avant 1835, le mouvement présumé du chemin de fer en 1834, et le mouvement réel 104
* *Tableau* n° XXVII : Résumé de cette comparaison . . . 104-105
§ 4. Parallèle, quant aux produits, entre le mouvement présumé de 1834 et le mouvement réel ; nombre de lieues de route parcourues chaque année, et coût du transport par lieue. 106
* *Tableau* n° XXVIII : Comparaison des produits basée uniquement sur le mouvement des voyageurs. 106-107
* *Tableau* n° XXIX : Nombre de lieues parcourues par chaque locomotive, et total par année. . . . . *Ib.*
Tableau n° XXX : Coût du parcours par lieue, par année. 108
§ 5. Prévisions de dépenses à l'époque de la discussion de la loi du 1er mai 1834 ; devis des avant-projets 111
Tableau n° XXXI : Devis des avant-projets.—Loi du 1er mai 1834. Conception primitive : Chemin de fer d'Anvers à la frontière de Prusse et à Bruxelles 115
Tableau n° XXXII : Première extension ; chemin de fer de Malines à Ostende, par Gand et Bruges 116
* *Tableau* n° XXXIII : Deuxième extension ; chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, par le Hainaut. 116-117
* *Tableau* n° XXXIV : Loi du 26 mai 1837. Proposition du gouvernement. Chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay. . . . . *Ib.*

Tableau n° XXXV : Extension donnée à la proposition du gouvernement. Chemin de fer du Limbourg 117
Tableau n° XXXVI : Chemin de fer de Namur 118
§ 6. Parallèle, quant aux sections livrées à la circulation, entre les dépenses présumées et les dépenses réelles 119
* *Tableau* n° XXXVII : Parallèle pour celles des sections décrétées par la loi du 1er mai 1834, qui sont livrées à la circulation 118-119
Tableau n° XXXVIII : Même parallèle, en ce qui concerne la loi du 26 mai 1837. 124
§ 7. De quelques causes d'augmentations de dépenses, autres que les causes déjà indiquées; coût des routes ordinaires; coût des chemins de fer dans d'autres pays. . . . 125
§ 8. Considérations générales. 134

FIN.

